

Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

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

- Coloured covers / Couverture de couleur
- Covers damaged / Couverture endommagée
- Covers restored and/or laminated / Couverture restaurée et/ou pelliculée
- Cover title missing / Le titre de couverture manque
- Coloured maps / Cartes géographiques en couleur
- Coloured ink (i.e. other than blue or black) / Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- Coloured plates and/or illustrations / Planches et/ou illustrations en couleur
- Bound with other material / Relié avec d'autres documents
- Only edition available / Seule édition disponible
- Tight binding may cause shadows or distortion along interior margin / La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la marge intérieure.
- Blank leaves added during restorations may appear within the text. Whenever possible, these have been omitted from filming / Il se peut que certaines pages blanches ajoutées lors d'une restauration apparaissent dans le texte, mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas été filmées.
- Additional comments / Commentaires supplémentaires: La pagination est comme suit: p. [1], [1113]-1488, 1499-2073, [i]-lviii.

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

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

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

10x		14x		18x		22x		26x		30x	
		12x		16x		20x		24x		28x	32x

1880

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU CANADA.

PUBLIES AVEC L'AUTORISATION DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

PAR

T. J. RICHARDSON.

DEUXIÈME SESSION—QUATRIÈME PARLEMENT.

43^o VICTORIA, 1880.

VOL. IX.

DU SIX AVRIL AU SEPT MAI 1880.

SECOND VOLUME DE LA SESSION.



OTTAWA:

IMPRIMÉS POUR L'ÉDITEUR PAR C. W. MITCHELL, RUE ELGIN.

1880.

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES DU CANADA.

DEUXIÈME SESSION DU QUATRIÈME PARLEMENT; QUARANTE
TROISIÈME ANNÉE DU RÈGNE DE SA MAJESTÉ.

SECOND VOLUME DE LA SESSION.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 6 avril 1880.

M. l'Orateur prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

TERRES À MANITOBA.

SIR JOHN A. MACDONALD présente un bill à l'effet de régler définitivement les réclamations à des terres de Manitoba, par suite de l'occupation, en vertu de l'acte 33 Vict, chap. 3.

Grand nombre de réclamations, qui devraient être réglées par le premier Acte de Manitoba, sont encore en litige; et le bill a pour but de déterminer la période de temps durant laquelle ces réclamations devront être présentées. Une étendue considérable du pays demeure improductive à cause du retard apporté à leur production; ce bill pourvoit à ce quelles soient envoyées avant le 1er mai 1882.

M. MACKENZIE: S'agit-il des terres des métis?

SIR JOHN A. MACDONALD: Oui, de même que de toutes les réclamations énoncées dans l'Acte de Manitoba.

Le bill est lu la première fois.

CORONERS DU NORD-OUEST.

La Chambre se forme en comité au sujet de résolutions concernant les honoraires des coroners, jurés et témoins concernés dans des enquêtes ou procès criminels, et les traitements des fonctionnaires du Nord-Ouest.

(En comité.)

SIR JOHN A. MACDONALD: Cette résolution, à quelques exceptions près, ressemble presque entièrement à la loi actuelle. Il n'y a aucune possibilité, au Nord-Ouest, de faire des procès devant un magistrat stipendaire. La loi n'assigne pas d'hono-

raires pour les coroners, les jurés et les témoins, et ce bill a pour but de donner au gouverneur en conseil le droit de les fixer. Il y a actuellement deux magistrats stipendiaires, et il est nécessaire d'en nommer un troisième. En vertu de l'acte le chef de police est créé, *ex officio*, magistrat stipendaire. On a représenté qu'il était absolument nécessaire que le pays fût divisé en un certain nombre de districts judiciaires. Les registrateurs de district ne recevront pas plus de \$1,000 chacun. Dans le cours de l'année prochaine, il est probable qu'on nommera deux registrateurs de district.

M. BLAKE: Je désire faire quelques remarques sur une question qui a trait aux intérêts futurs de ce pays. Je pense qu'en vue de sa prospérité, on ne pourrait établir une loi plus sage que celle qui contiendrait les principes généraux de la loi de l'honorable député de Bothwell (monsieur Mills) pour amener l'établissement de la preuve au sujet des titres de propriété au Nord-Ouest.

Il est temps que le gouvernement s'occupe de cette question et adopte une loi facilitant autant que possible la transmission de la propriété. Il est évident que les difficultés qui entourent l'adoption de ce système deviennent plus grandes à mesure que la date de l'émission des patentes est plus reculée. Tout en ne comptant pas qu'une grande étendue de terrain sera sous patente, il n'en est pas moins important que le système permanent en vertu duquel ce vaste territoire doit se coloniser et les propriétés doivent s'y transmettre, se termine promptement.

SIR JOHN A. MACDONALD: J'approuve tous les moyens de nature à simplifier et à activer le mode de transmission des successions et des propriétés dans le

Nord-Ouest. Cette tendance qui se manifeste en Angleterre a existé en Angleterre.

Il est ordonné que les résolutions soient rapportées.

La Chambre reprend ses délibérations.

Les résolutions sont rapportées, lues la deuxième fois et adoptées.

VOIES ET MOYENS—LE TARIF.

Il est ordonné que la Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Avant de vous prier de laisser le fauteuil, M. l'Orateur, je demande la permission d'informer la Chambre que lorsque nous nous formerons en comité, je lui proposerai de prendre en considération et d'adopter les résolutions suivantes à l'effet d'amender le tarif. Je dois dire que deux des items de ces amendements avaient été omis dans la cédula soumise précédemment. Les autres se rapportent à des matières qui ont été l'objet de la considération du gouvernement depuis la présentation des premières résolutions.

1. Résolu qu'il est expédient, en addition aux dispositions contenues dans la résolution du 10 mars dernier, d'amender davantage l'Acte 42 Vic., chap. 15, en faisant les additions et les modifications suivantes à l'annexe A du dit acte :

1. Après l'item "Articles plaqués" insérer les mots : "Roues à émeri, vingt-cinq pour cent *ad valorem*."

2. Après "Gants et mitaines," insérer les mots : "feuilles d'or et d'argent, vingt-cinq pour cent *ad valorem*."

3. Dans l'item concernant le "Malt" retrancher les mots : "deux centins par livre," et insérer les mots : "quinze centins par boiscan, lors de l'entrée en entrepôt, sujet aux réglemens de l'accise."

4. Après l'item "Vernis," insérer les mots : "Vert de Paris, sec, dix pour cent *ad valorem*."

5. Sous le titre "Laine et lainage," dans l'item concernant le "Fentre pour chaussures," après le mot : "souliers," insérer les mots : "et jupons."

6. Sous le titre "Poudre et autres matières explosives," après l'item concernant la "Nitroglycerine," insérer les mots : "Pourvu qu'une remise d'un centin et demi soit autorisée et payée pour toute poudre à pétarder réellement employée par des mineurs dans la province de la Colombie britannique, pendant les trois années qui suivront immédiatement le premier jour d'avril 1880."

7. Dans l'item "Savon commun brun et jaune," après le mot : "centin," ajouter les mots : "et demi."

2. Résolu qu'il est expédient d'amender davantage l'annexe des articles admis en franchise, comme suit :

Livres à caractères soulevés, pour aveugles.

Dans l'item concernant les "Couleurs," retrancher les mots : "de castille" et "Vert de Paris."

Telles sont les propositions que j'entends soumettre à la considération de la Chambre, lorsque nous nous formerons en comité.

Mais, avant de vous prier de laisser le fauteuil, monsieur l'Orateur, je désirerais profiter de l'occasion pour répondre aux critiques que les honorables membres de la gauche ont faites de la politique financière et commerciale du gouvernement actuel. J'ai toujours eu pour habitude, et dans cette Chambre et dans la législature locale, quand j'en faisais partie, de discuter les questions au seul point de vue de leur mérite. En 1873 et 1879, lorsque je faisais mes exposés financiers, comme aussi il y a quelques jours, j'ai évité toute allusion—bien que mon langage ait été dénoncé comme haineux par les honorables membres de la gauche—à nos prédécesseurs, comme aussi aux actes de la dernière administration. Je comprenais qu'il n'était que juste et convenable, en faisant un exposé financier aussi important, d'établir ma cause sur son mérite seul et de ne pas me rejeter sur les erreurs de nos prédécesseurs.

Mon honorable prédécesseur (sir Richard Cartwright), qui, je regrette de le constater, n'est pas à son siège, a jugé à propos, comme il l'avait fait déjà dans des circonstances antérieures, de répondre par des moqueries et des insinuations à mes arguments, au lieu de les combattre loyalement et par raisonnement; et, s'il était ici, je me croirais tenu de faire certaines remarques au sujet de sa manière d'agir, bien que mon honorable ami, le ministre des chemins de fer, l'ait traité dans cette occasion d'une manière qui a été hautement approuvée des deux côtés de la Chambre. Comme il est absent, monsieur l'Orateur, je remets les remarques particulières que j'aurais à faire sur son compte à la fin de mon discours—il sera peut-être à son siège alors—et je vais procéder immédiatement à l'étude de la question au mérite.

Au cours de la discussion qui a eu lieu, il a été dit, relativement aux affaires financières de la Confédération, que les estimations soumises au sujet des dépenses de la prochaine année financière sont beaucoup plus élevées qu'aucun des exposés antérieurement soumis à cette Chambre, et prouvent une prodigieuse extravagance de la part de l'administration actuelle. On a dit que la dette de la Confédération canadienne avait augmenté considérablement depuis l'année 1873 jusqu'à aujourd'hui, et que ce fait, alarmant jusqu'à l'extrême, demandait la plus sérieuse considération, non-seulement de la part du gouvernement, mais encore de chacun des

membres de cette Chambre. On a dit aussi que le pays était beaucoup moins taxé qu'à présent en 1867-68, la première année de la Confédération. Je veux montrer dans quelle mesure les taxes ont ainsi augmenté et quelle a été la cause de l'augmentation. Je désire établir, en outre, quelles sont les dépenses en perspective pour la construction des chemins de fer pendant les dix années qui commencent, et comment nous espérons payer ces dépenses. Lorsque j'aurai traité ces divers points, je me propose d'appeler votre attention sur les arguments et les avancés relatifs au fonctionnement du tarif pendant les derniers douze mois.

Je parlerai d'abord des estimations de l'année prochaine, qu'on a déclarées excessives. Pour ce qui est des estimations relatives aux dépenses, je me propose de prouver que, par le fait que les dépenses additionnelles sont d'un caractère absolument nouveau, la dépense projetée, pour l'année prochaine, est moindre, en autant qu'il s'agit de la partie contrôlable, qu'elle n'a jamais été depuis 1873.

L'estimation des dépenses pour l'année prochaine est de \$25,207,203, en y comprenant \$200,000 pour les estimations supplémentaires qui seront soumises et qui renferment des items pour les édifices publics de Manitoba. Je compare cette dépense projetée avec celle de 1873-74.

Si nous déduisons de ce budget de \$25,207,203 l'intérêt accru sur la dette, le fonds d'amortissement, les subsides aux provinces, qui se montent à \$2,294,883 ; si nous déduisons \$186,000, dépense estimative pour le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, comme dépense qui n'existait pas en 1873-74 ; si nous déduisons \$500,000 pour la section du chemin de fer Intercolonial de Moncton à Québec, qui n'était pas livrée au trafic en 1873-74, pour la raison que la ligne n'était pas ouverte elle-même ; si nous déduisons \$200,000 demandées pour l'année prochaine pour subvenir à l'entretien et à l'administration de la partie du chemin de fer du Pacifique qui sera alors en opération, nous nous trouvons avoir une déduction totale de \$3,180,838, ce qui laisse \$22,326,360, contre une dépense de \$23,316,316 en 1873-74. Si nous déduisons de la dépense en 1873-74 la somme de \$540,000 qui devrait être portée pour la construction du chemin de fer ; si nous déduisons les retenues, ou remises de droits, rem-

boursés après coût pendant cette année ; si nous prenons certains autres items qui n'appartiennent pas en réalité à l'année, au montant de \$1,000,000 au plus, on trouvera que, même en donnant le bénéfice de ce million à l'ancien gouvernement, la dépense pour l'année prochaine, sur les items que nous contrôlons, est réduite à \$22,026,000, contre \$22,316,316, somme moindre, cette déduction faite, que celle des dépenses de l'année 1873-74.

Nous arrivons maintenant aux dépenses de 1874-75, pour lesquelles les honorables membres de la gauche sont incontestablement responsables, et nous trouvons, en prenant \$25,207,203 comme montant des estimations de l'année prochaine, ainsi qu'établi ci-dessus, et déduisant l'augmentation de l'intérêt et du fonds d'amortissement, ainsi que l'augmentation des subsides entre 1874-75 et 1880-81, soit \$1,418,428 ; la dépense estimative sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, qui est de \$135,000 de plus qu'en 1874-75 ; déduisant de plus \$450,000 pour l'administration de l'Intercolonial, qui n'était pas ouvert en 1874-75, et aussi \$200,000 à dépenser pour l'administration et le fonctionnement du chemin de fer du Pacifique canadien à Manitoba, et nous nous trouvons avoir une diminution totale de \$2,203,428 à déduire sur les \$25,207,203 demandées pour 1880-81, laissant seulement \$23,003,775, contre \$23,713,071 en 1874-75, ou \$710,000 de moins.

Venons, à présent, à 1875-76. Si, encore, nous déduisons de la dépense estimative pour la prochaine année l'augmentation de l'intérêt et du fonds d'amortissement, ainsi que les subsides, qui forment \$1,401,742 ; la dépense estimative sur le chemin de fer du Pacifique, \$200,000 ; les frais d'exploitation de la section de la Rivière-du-Loup, chemin de fer Intercolonial, \$200,000, nous avons une dépense de \$23,405,461, contre \$24,488,372 en 1875-76, sous l'administration de nos prédécesseurs, soit \$1,000,000 de moins.

Si nous prenons maintenant 1878-79, et si nous déduisons des dépenses estimatives de l'année prochaine la différence dans le service de l'intérêt, du fonds d'amortissement et des subsides, \$631,235 ; dans le coût de l'administration du chemin de fer du Pacifique, \$200,000 ; la section de la Rivière-du-Loup—autrefois

le Grand-Tronc—\$200,000, nous avons un total de \$1,031,835, laissant un budget de \$24,175,968 à opposer à un budget de \$24,451,481 pour 1878.

Nous nous attendons à une augmentation des dépenses d'année en année, à mesure que nous prolongerons le chemin de fer du Pacifique. Mais si, comme dans le cas actuel, par cette augmentation de dépense nous obtenons une augmentation équivalente de revenu en retour, les charges du public ne seront pas accrues.

Faisant ces déductions pour le fonds d'amortissement et autres dépenses exceptionnelles, on verra qu'il n'y a pas eu une seule année, depuis 1873, où les dépenses n'aient pas excédé de beaucoup les estimations de 1880-81.

J'arrive à un autre point de quelque importance, l'augmentation des taxes du peuple canadien depuis la Confédération. Eh! bien, en 1867 et 1868, les douanes et l'accise, qui donnent la mesure de la taxation, produisirent \$11,700,682, ou, en proportion de la population à cette date, l'Union ne comprenant que les quatre grandes provinces, \$3.55 par tête. En 1878-79, nous avons retiré des douanes et de l'accise \$18,476,613, ou, suivant le chiffre de la population, \$4.55 par tête, ce qui constitue une augmentation de \$1 par tête.

M. BLAKE: Dans quelle mesure la population avait-elle augmenté?

SIR SAMUEL L. TILLEY: Je l'évalue présentement, en ajoutant les nouvelles provinces et le contingent de l'augmentation ordinaire, à 4,000,000 d'âmes.

M. BLAKE: L'augmentation ordinaire est-elle calculée sur celle qui a eu lieu entre 1860 et 1870?

SIR SAMUEL L. TILLEY: Oui. Le chiffre doit être d'environ 4,000,000, et c'est sur ce chiffre que mon calcul est basé.

Il est très important de montrer les causes qui ont produit cette augmentation de taxe de \$1 par tête.

La première se trouve dans une mesure soumise en 1873 par le gouvernement dont je faisais alors partie, qui fut emportée à une écrasante majorité, et qui a depuis été critiquée avec une grande sévérité par quelques-uns des honorables membres de la gauche, à l'effet d'assumer toute la dette d'Ontario et de Québec à

l'époque de la Confédération, et d'accorder des compensations aux autres provinces. L'ex-ministre des finances condamna cette mesure, disant qu'elle aurait pour résultat l'imposition de lourdes charges sur le peuple. Mais, qu'elle fût bonne ou mauvaise, elle fut appuyée par une forte majorité, et n'a pas entraîné d'augmentation de taxe en somme. En pratique, la mesure signifiait prendre de l'argent dans une poche pour le mettre dans l'autre. On assumait, à la vérité, les dettes d'Ontario et de Québec, et l'on donnait aux autres provinces une compensation mais, en même temps, on délivrait les premières de la nécessité d'augmenter les taxes locales. La mesure permit aussi aux gouvernements locaux de développer les systèmes de chemins de fer du pays, et leur fut d'une grande utilité. Le règlement de ces réclamations ajouta \$900,000 à nos dépenses annuelles.

À présent, monsieur l'Orateur, on a ajouté encore aux dépenses annuelles de la Confédération \$1,115,000, auxquelles il fallait absolument pourvoir, intérêt et fonds d'amortissement pour la construction du chemin de fer Intercolonial. Y a-t-il quelqu'un dans cette Chambre qui dira que la construction de ce chemin n'était pas nécessaire? Est-ce que l'exécution de cette entreprise n'était pas une des conditions de l'union contractée lors de la Confédération? Donc la construction de cette voie ferrée était nécessaire, et il fallait pourvoir à cette somme de \$1,115,000, pour l'intérêt et le fonds d'amortissement. En sus de cela, nous avons eu à payer une moyenne de \$500,000 par an pour l'entretien de ce chemin de fer, pour combler le déficit causé par l'insuffisance des recettes. J'espère et je crois que le temps est passé où le trésor avait à payer cette somme, mais jusqu'à présent il a fallu la payer. En 1878-79, elle s'est même accrue de \$200,000, mais je n'ai tenu compte que de la moyenne.

Ensuite, il y a eu une augmentation dans les dépenses du service des postes, de \$400,000, en sus des recettes. La dépense a augmenté de \$1,100,000, et la recette de \$600,000 seulement. Ce peut être une question de savoir s'il était à désirer que l'un ou l'autre gouvernement donnât à ce service toutes les facilités qui lui ont été données, mais, quoiqu'il en soit, l'argent a été dépensé, et nous re-

cueillons les bénéfiques de cette dépense d'un bout à l'autre du pays.

Et puis, il y a l'intérêt et le fonds d'amortissement du chemin de fer du Pacifique et des canaux, qui se montent à \$1,250,000.

Tout cela forme un total de \$4,265,000, ou plus de \$1 par tête pour la taxation additionnelle en 1878-79.

Je crois qu'il importe d'établir ces faits, parce que nous devons tenir compte, en considérant l'augmentation de la dette publique, du fait que nous avons ajouté trois ou quatre provinces à la Confédération; que nous avons acheté un vaste territoire, que nous sommes à coloniser; que nous avons construit et que nous faisons fonctionner un chemin de fer que nous étions tenus de construire par l'acte de Confédération; et que l'augmentation de \$1 par tête a été causée par des dépenses qui, en général, ne pouvaient être évitées, et qui, au contraire, étaient absolument nécessaires.

J'arrive, maintenant, monsieur l'Orateur, à un autre fait, qui a également trait à l'augmentation des dépenses et qui se rapproche de celui que je viens d'exposer. Nous avons entendu plus d'une fois, pendant cette session, les honorables membres de la gauche dire que les dépenses du Canada avaient augmenté très rapidement, que notre budget des dépenses, au commencement de la Confédération, n'était que de \$13,486,000, tandis qu'il s'est élevé à \$24,455,000 l'année dernière. Il importe, à ce sujet, de montrer comment cette augmentation de dépense est arrivée, pour quels objets elle a été encourue, et ce qui l'a nécessitée. L'augmentation dans le service de l'intérêt de la dette, du fonds d'amortissement et des subsides provinciaux, le règlement des dettes des provinces, et l'augmentation de la dette encourue pour les canaux et le chemin de fer du Pacifique, seulement, se montent à \$3,982,651.

Les dépenses comprises sous le titre de l'Intercolonial, c'est-à-dire l'augmentation des frais d'exploitation (car de même que les recettes du chemin forment un item de notre revenu, ainsi les dépenses forment un item de notre dépense générale) sur ceux de 1867, sur la section du chemin de fer Intercolonial ouverte alors, entre Saint-Jean et Shédiac, et entre Halifax et Truro, se montent à \$1,873,535.

Nous arrivons ensuite à l'item des travaux publics. Pendant les deux premières années de la Confédération, nous n'avons dépensé que très peu pour les travaux publics. Sir John Rose, alors ministre des finances, avait posé le principe que les dépenses ne devaient pas excéder le revenu. Pendant la première année de la Confédération, le montant dépensé pour les travaux publics a été de \$269,000 seulement. L'an dernier, cette dépense a atteint le chiffre de \$1,130,000, soit une augmentation de \$740,000.

La dépense du service des phares et des côtes a augmenté de \$270,000. La politique de l'un et de l'autre gouvernements — et je crois que c'était une sage politique, — a été de dépenser libéralement pour la construction et l'entretien des phares, qui sont d'un si grand service pour le commerce, et dont nos importateurs et exportateurs surtout peuvent apprécier l'utilité.

Pour les pêcheries, la dépense, pendant la première année du régime fédéral, avait été de \$30,572; l'an dernier, elle se montait à \$82,314, et la moyenne, depuis 1871, a été de \$90,000 par année. Jamais le peuple ne contestera qu'il faut encourager cette branche d'industrie.

Nous arrivons ensuite à la dépense considérable qui a été encourue, l'année dernière, pour les sauvages du Nord-Ouest et les terres fédérales. La dépense que couvre cet item est devenue très-forte et a pris un caractère grave. C'est une question de savoir s'il y avait moyen d'adopter une politique différente; mais je crois qu'on admettra que les argents qui ont été dépensés en vertu des traités faits avec les sauvages, pour les maintenir en paix ou pour venir à leur secours en temps de détresse, sont beaucoup mieux employés qu'ils ne le seraient à augmenter nos forces militaires. La dépense encourue en vertu de cet item a atteint \$680,000 l'année dernière.

Puis, il y a augmentation de dépense dans la Colombie britannique, l'Île du Prince-Edouard, Manitoba et le Nord-Ouest, en dehors des items sus-mentionnés, pour un montant de \$700,000.

Pour le service océanique et le service des rivières, nous avons dépensé, l'an dernier, \$130,000 de plus qu'en 1867; et l'augmentation des dépenses, dans le service des postes, a été de \$1,168,000.

Pour la législation, l'augmentation des

dépenses a été causée, en partie, par l'entrée de nouvelles provinces dans la Confédération, l'augmentation du nombre des membres de cette Chambre et du Sénat, et, en partie, par l'augmentation de l'indemnité des membres. Cet item était de \$153,000 plus considérable l'année dernière que pendant la première année de l'Union.

La nomination de quatre lieutenant-gouverneurs additionnels a causé une augmentation de \$31,000 pour les salaires.

Dans le département des poids et mesures, il y a une augmentation de \$84,000 ; et le coût de l'administration des canaux a augmenté de \$100,000, quoique leur revenu se soit accru de \$90,000.

Cela fait, en tout, une augmentation de \$10,104,100, laissant environ \$865,000 pour l'augmentation des dépenses dans le service civil, l'immigration, les pensions, les retraites, les hôpitaux de la marine, les douanes et l'accise, les explorations géologiques et les observatoires, résultant de l'admission de provinces nouvelles ou d'items nouveaux dans le budget. Ce sont là les items qui constituent l'augmentation qui a eu lieu depuis la Confédération ; mais si les honorables membres veulent bien les considérer et les examiner avec soin, ils verront que, bien qu'il y ait probablement des dépenses qui auraient pu être évitées, dans la plupart des cas, cependant, il y a des raisons plausibles pour l'augmentation.

M. MACKENZIE : Pour les assurances vous avez un revenu égal aux dépenses, sinon plus élevé.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Oui, certainement, et notre revenu a même été en augmentant sur plusieurs de ces items. De 1867 à 1873, l'augmentation du revenu a été beaucoup plus forte que celle de la dépense, qui a laissé un surplus, et depuis lors il y a eu une augmentation sur un grand nombre d'items ; mais tout cela va augmenter la dépense générale, et je crois que plusieurs honorables messieurs ne tiennent pas toujours compte de ce fait autant qu'ils le devraient.

Quelques-uns disent au public que les dépenses ont augmenté de \$13,000,000 à \$24,000,000, sans rien dire de l'augmentation du revenu—provenant des travaux publics—qu'a produite cette augmentation de dépense.

Je viens à présent à un point qui, je crois, a besoin d'être un peu éclairci, celui

SIR SAMUEL L. TILLEY.

de l'augmentation de la dette depuis 1867. D'après les rapports publics, la dette du Canada, prise en bloc, était en 1867-68, de \$93,046,000 ; soit, en déduisant l'actif, nominale de \$17,317,000, une dette claire de \$75,728,000. En 1872-73, la dette nette se montait à \$99,848,000, contre \$75,728,000 en 1867-68, donnant \$24,119,820 comme augmentation nette de 1867-68 à la fin de 1873. J'ai entendu quelques-uns des honorables membres de l'opposition dire que l'augmentation de la dette, pendant notre administration, avait été énorme, et l'un d'eux a dit, l'autre soir, que, depuis 1873-74 la dette n'avait augmenté que peu ou point du tout, et en réalité de \$7,000,000 seulement.

M. MACKENZIE : Non.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Je crois que l'honorable député de Huron-Sud (monsieur Cameron) a dit cela.

SIR CHARLES TUPPER : Il a dit qu'il n'y avait pas eu augmentation de la dette.

M. MACKENZIE : J'ai dit qu'il y avait eu d'autre augmentation de la dette que celle nécessitée par les obligations que nos prédécesseurs en office avaient contractées.

M. CAMERON (Huron-Sud) ; C'est rapporté dans le *Hansard*.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Le député de Huron-Sud a dit plus que cela. L'un des items qui constituent l'augmentation de la dette est un item de \$14,520,000, dépensées sur le chemin de fer Intercolonial. N'était-ce pas là une des augmentations nécessitées par les clauses de l'acte d'Union ? Il y a ensuite une somme de \$13,859,000 pour le règlement des dettes des provinces. Cet item n'a pas augmenté les taxes du pays en général, bien que la mesure ait eu pour effet d'augmenter la dette et le passif de la Confédération ; la somme retourna au peuple par les gouvernements locaux et les législatures. Le passif a été augmenté de \$28,379,000 par ces deux seuls items, pour ne rien dire des dépenses des canaux, de l'achat du Nord-Ouest, des explorations du chemin de fer du Pacifique et autres matières de même genre. Ces deux items seuls s'élèvent à \$4,200,000, en sus de l'augmentation totale de la dette pendant cette période.

SIR CHARLES TUPPER : Si mon honorable ami veut me le permettre, j'at-

tirerai l'attention sur l'allégation faite par l'honorable député d'Huron-Sud (monsieur Cameron), et que l'on trouve à la page 705 des débats, formulée en ces termes : " La dette publique s'est à peine accrue d'une piastre pendant l'administration du dernier gouvernement."

M. CAMERON (Huron-Sud) : Si l'honorable monsieur veut bien référer au discours, il verra que je faisais allusion aux obligations considérables contractées antérieurement.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Eh ! bien, voyons ce qu'étaient ces obligations à la fin de l'année dernière. Nous trouvons que la dette claire était, à la fin de 1879, de \$147,481,070, formant une augmentation, pendant cette période, de \$47,632,607.86.

SIR CHARLES TUPPER : L'honorable député d'Oxford-Nord (monsieur Oliver) a dit que la dette publique de la Confédération était de \$147,481,557 lorsque mon honorable ami le député de Lambton a laissé le pouvoir. Et lorsqu'il arriva au pouvoir, cette dette était de \$140,000,000.

SIR SAMUEL L. TILLEY : C'est exactement ce que j'ai dit. Le *Hansard* peut être exact ou non ; mais en général, il passe par les mains des membres, et je me hasarde à dire que ce passage a passé par les mains de mon honorable ami de la gauche.

À présent, il y a une augmentation, pour cette période, de \$47,632,000, à laquelle il faut ajouter la dépense qui doit être faite en vertu des contrats passés par nos honorables amis de la gauche, à partir du 1er juillet dernier ; les engagements qu'ils ont contractés pour le canal Welland, le canal Lachine, le canal de Cornwall et le chemin de fer du Canada Central s'élevant à la somme de \$6,951,000 ; formant en tout \$54,500,000. Si nous ajoutons à cette somme les \$4,500,000 de l'indemnité des pêcheries, cela porte l'augmentation de la dépense sur le revenu à près de \$60,000,000 en six années.

Les honorables messieurs ont cité des extraits de mon discours de 1873, où je parlais des obligations que le Canada allait avoir à encourir, de \$10,000,000 à dépenser sur le chemin de fer Intercolonial, de \$20,000,000 à dépenser pour les canaux, dépenses que, d'après les recommandations d'une commission, on n'était

pas tenu de faire dans les cinq ou six ans, ni même dans aucune période déterminée. Il s'agissait d'une commission nommée pour examiner et étudier le système général des canaux, afin qu'aucune somme ne fût gaspillée, mais que tout fût bien pensé sous cet item général.

J'estimai que la dépense, d'après ce rapport, serait d'environ \$20,000,000. Alors l'engagement que nous avions contracté, et qui était de \$30,000,000 pour l'achèvement du chemin de fer du Pacifique, portait cette somme à \$60,000,000 en tout. Il appert ainsi que, de la fin de 1873 à la fin de l'année dernière, c'est-à-dire depuis que nous avons laissé le pouvoir, la dette s'est accrue de \$60,000,000 et les honorables députés de la gauche diront encore que la dette ne s'est pas accrue pendant cet intervalle, ou qu'elle ne s'est pas accrue de plus que de \$7,000,000.

Ce qui plus est, lorsque nous arrivâmes au pouvoir, non-seulement nous nous trouvâmes en face de ces obligations contractées, qui demandaient \$6,900,000 pour être exécutées complètement, mais nous trouvâmes les contrats de chemins de fer passés de telle façon que l'un, à l'est de Winnipeg, et l'autre, à l'ouest du lac Supérieur, ne pouvaient être d'aucune utilité à moins de compléter la section intermédiaire. Afin, donc, que les travaux sur ces sections coûteuses pussent être poussés immédiatement et que les dépenses faites sur les 400 milles du lac Supérieur à Winnipeg pussent être de quelque valeur par la suite, on considéra comme de la plus haute importance de construire au moins 200 milles au delà, dans cette fertile région, afin de retirer quelque profit des énormes dépenses déjà encourues. Ces dépenses s'imposaient ainsi à nous. Conformément aussi aux conditions acceptées par mon honorable ami de la gauche, nous nous sommes mis à même d'exécuter loyalement les engagements que son parti avait pris relativement à la construction du chemin de fer du Pacifique.

Mon honorable ami de la gauche a dit, l'autre soir, que, lorsqu'il avait demandé des soumissions—à moins que je l'aie mal compris—pour la section de la Colombie britannique, dont le tracé fait par l'ex-gouvernement a été accepté par le gouvernement actuel, il n'avait agi ainsi qu'afin de s'assurer de ce que pourrait être le

coût de l'entreprise. Il faut que j'aie mal compris mon honorable ami ; car, lorsque je me rappelle les négociations qu'il a faites avec la Colombie, lorsque je me rappelle que lord Carnarvon et le gouvernement impérial furent admis dans la confiance, et qu'il s'engagea à construire le chemin pour 1890 s'il lui était impossible de le terminer plus tôt ; et qu'en outre, il promit de donner à la Colombie britannique \$750,000 au lieu de la portion du chemin qui devait être construite dans l'île, ou au lieu de cette section, engagement qui fut ensuite rejeté par le Sénat ; quand je me rappelle tout cela, et que je vois que ces messieurs ont donné avis d'une proposition d'arrêter les travaux dans cette partie du pays, je confesse mon étonnement, vu la position dans laquelle se trouvent mes honorables amis de la gauche par rapport aux obligations qu'ils ont solennellement contractées avec la Colombie britannique et avec le gouvernement anglais par l'entremise de lord Carnarvon. C'est une question grave et sérieuse, en rapport avec cette dépense ; et je dois dire que j'ai été surpris, lorsque le vote a été donné quelques jours ensuite, de voir, à gauche, des membres voter pour une proposition qui, si elle eût été adoptée, aurait privé la Confédération des moyens qu'elle peut retirer pour construire ce chemin de la vente des terres, et condamné aussi les anciennes provinces à une augmentation de taxe pour le paiement final de cette dépense ; et ces messieurs vont, sans doute, voter avec l'honorable député lorsqu'il proposera une résolution à l'effet de ne pas continuer ces travaux, sachant, tout le temps, que les engagements que nous avons pris par traité doivent être remplis.

Lorsque le très-honorable premier ministre a fait allusion, l'autre jour, à un état qui lui avait été remis et qui avait trait au revenu que nous devons vraisemblablement retirer des terres du Nord-Ouest, il y eut quelques sourires à gauche ; et sans doute ils vont dire, pour justifier leur vote d'aujourd'hui sur la question des terres, qu'il n'y a rien à en retirer, et que par conséquent, ils n'ont rien sacrifié en votant contre la vente des terres.

Je soutiens, néanmoins, que cette évaluation n'était pas exagérée ; mais supposons qu'elle fût un peu forte, en prenant la moitié seulement de la population que l'on calcule devoir aller au Nord-Ouest,

en supposant que le chiffre des émigrants cette année n'ait été que de 12,000 au lieu de 24,000, en ajoutant 2,500 par année au lieu de 5,000, et ne comptant en outre que la vente de la moitié des terres mentionnées par le premier ministre, quel est le résultat ? Ces terres produisent en argent, en dix ans, suivant ce calcul, \$19,500,000, au lieu de \$39,000,000 et cela laisserait une balance de paiements dus sur les terres de \$16,000,000, pour le paiement de la dette. L'honorable député de Gloucester a appelé l'attention sur le fait que mon honorable ami le chef du gouvernement n'a pas parlé de l'intérêt qui devra être payé pendant ce temps. Eh ! bien, notre calcul est celui-ci : que pour compléter le chemin depuis la tête du lac Supérieur jusqu'à Winnipeg, ainsi que les deux cents milles au-delà, nous aurons à dépenser \$10,000,000 par année pendant deux ans. Et puis, la politique du gouvernement est de ne pas dépenser pour les travaux publics plus de \$5,000,000 par an, et on verra, en faisant le calcul, que la dépense pour les deux années, lorsque nous aurons terminé le chemin de la tête du lac Supérieur à 200 milles au-delà de Winnipeg, jointe à la dépense encourue pour les travaux de la Colombie britannique, n'excédera pas \$5,000,000 par année. A ce taux, d'après les calculs de monsieur Fleming, l'entreprise sera terminée dans les dix ans, entraînant une dépense de \$60,000,000.

A présent, si nous calculons l'intérêt sur les \$10,000,000 pour cette année, \$10,000,000 pour l'année prochaine, \$5,000,000 par année ensuite, il se monte à \$18,500,000 en dix ans, un million de piastres de moins que la moitié de l'évaluation de mon honorable ami pour le paiement de l'intérêt, et laissant \$16,000,000 comme balance due, outre plus de 80,000,000 d'acres de terres non-vendues pour compléter le chemin.

Est-il déraisonnable de supposer que dans dix ans il y aura dans cette région 250,000 âmes ? M. Fleming a déclaré que le chemin depuis Winnipeg aux Montagnes Rocheuses coûterait au plus \$15,000 le mille—\$13,000 est son calcul, portant la dépense totale à quelque chose comme \$13,000,000 ou \$14,000,000 pour cette section.

J'ai entendu l'honorable député de Gloucester dire que l'expérience, dans les autres provinces, est que les chemins de

fer n'ont pas développé le pays. Comment ! supposons que nous ayions construit un chemin de fer à travers quelque partie du Nouveau-Brunswick, dont l'accès était difficile, et à travers des terres comme celles que nous avons sur les rives de la rivière Saint-Jean—et c'est là précisément l'espèce de sol que nous avons dans le Nord-Ouest—j'aimerais à savoir si ce chemin de fer ne serait pas un moyen efficace de développer et d'établir le pays. Eh ! bien, monsieur l'Orateur, puisqu'il en est ainsi, je crois qu'il y a tout lieu d'espérer et d'être confiant au sujet du brillant avenir de cette région.

Comme je l'ai dit dans mon discours sur le budget, nos embarras financiers ne dureront qu'un an ou deux. Après cela, notre voie sera éclaircie, et comme le gouvernement aura le contrôle de l'entreprise, il pourra toujours restreindre les dépenses s'il voit quelque difficulté ; mais je suis persuadé qu'il verra que \$5,000,000 par année pour ce chemin et pour les 900 milles à l'ouest de Winnipeg ne sont pas une dépense extravagante.

Cette question est grave et sérieuse, sans doute, mais je sens que la possession de ce magnifique territoire, avec les facilités et les attraits qu'il offre aux émigrants du vieux continent pour leur établissement, nous met dans une position bien différente de celle que nous occupions avant d'acquiescer cette région. Il en est de même pour le côté financier de la question.

J'en viens, maintenant, à considérer le tarif et ses effets pendant les derniers douze mois. J'ai dit, en faisant mon premier discours sur le budget, que l'effet le plus grave qu'on avait prédit comme devant résulter de la politique inaugurée par le gouvernement était que cette politique serait fatale à certaines provinces.

Eh ! bien, monsieur l'Orateur, j'ai voulu montrer brièvement que la province pour laquelle cette prédiction était plus particulièrement faite ne souffrirait pas beaucoup, selon moi, de la mise en force de ce tarif ; il s'agit du Nouveau-Brunswick.

L'un des honorables membres de cette Chambre a fait un discours remarquable sur ce sujet l'année dernière, et il en a fait un autre cette année ; mais comme ses avancés ne sont pas trouvés conformes aux faits, l'effet de ce discours ne sera pas aussi grand qu'au moment où il le prononça, et où ses amis l'entouraient pour

le féliciter à ce sujet. Cet honorable membre (M. Ross,) pour montrer plus particulièrement que le tarif actuel avait été fatal à la province d'Ontario et à celle du Nouveau-Brunswick, a dit que par suite de ce tarif les droits prélevés dans Ontario avaient augmenté de \$1.16 par tête, tandis qu'ils avaient augmenté de 27 centins seulement à Québec ; qu'ils avaient diminué de 9 centins à la Nouvelle-Ecosse et augmenté de \$1.40 au Nouveau-Brunswick.

Maintenant, bien que les rapports de la dernière année n'embrassent qu'une période de quatre mois sous l'opération du tarif, si tels avaient été les résultats de ce tarif, l'honorable membre aurait fait une révélation au sujet de la différence de ses effets dans les provinces d'Ontario et du Nouveau-Brunswick. Mais lorsque j'aurai dit à la Chambre que la différence par tête, pour la population, a été de 16 centins, pour la dernière année, dans Ontario, au lieu de \$1.16....

M. ROSS (Middlesex-Ouest) : Pour la dernière année ? Mais ce que j'ai avancé était correct.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Vos chiffres relativement à la dernière année ne sont pas corrects. J'ai les rapports de la dernière année, qui montrent que l'augmentation, dans Ontario, n'a été que de 16 centins par tête, au lieu de \$1.16. Elle a été de 27 centins dans la province de Québec ; et au lieu d'être de \$1.40 au Nouveau-Brunswick, c'est une diminution de \$1.40 que l'on constate pour cette province.

M. MACKENZIE ; Comment l'honorable monsieur classe-t-il les entrées faites à Montréal ?

SIR SAMUEL L. TILLEY : Je prend simplement ses données relativement à l'augmentation des droits par tête de la population.

MACKENZIE : Si l'honorable monsieur donne des chiffres de son choix, je voudrais savoir comment il est parvenu à les former.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Ils proviennent des rapports du commerce. Si vous voulez les consulter, je vous montrerai les chiffres ; ils parlent pour eux-mêmes.

M. ROSS : J'ai référé à la proportion indiquée par le pourcentage.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Si vous consultez les rapports du commerce de la

dernière année, où il se trouve un état comparatif du taux des droits de douane par tête (je suppose que c'est là que l'honorable monsieur a puisé ses données), et si l'honorable monsieur veut que ses allégations aient quelque effet sur le public, il ne faut pas qu'ils les fasse aussi incorrectes et aussi sujettes à contradiction. Je lui conseille d'exposer les choses telles qu'elles sont, au lieu de les changer de face et de parler d'une augmentation de \$1.40 lorsque c'est une diminution d'autant.

Cette diminution est arrivée comme ceci : En 1877-78, par suite du feu de Saint-Jean, il y eut une très forte augmentation d'importation dans la province du Nouveau-Brunswick. Il en résulta une augmentation du taux par tête de la population pour cette année, et la conséquence a été que l'année dernière la proportion était de \$1.40 de moins. L'honorable député a dit ensuite, et son dire a été corroboré par les honorables membres de l'opposition qui l'entouraient, que c'était là un fait difficile à déguiser. Cela montre seulement ce à quoi l'honorable député est capable de recourir pour faire pièce au tarif.

Je désirerais m'entendre un peu sur les effets qu'a eus ce tarif sur la province du Nouveau-Brunswick. L'un des honorables députés d'Ontario a fait allusion à une pétition venant de Saint-Jean, déposée sur le bureau de la Chambre, et dans laquelle on se plaint du tarif : cette pétition portait environ 2,600 ou 2,700 signatures. J'ai constaté qu'il y avait juste autant de signatures qu'il y a eu de votes enregistrés pour l'ex-ministre des douanes à sa dernière élection. Et puis la pétition avait cet avantage que, dans une population de 40,000, où il y aurait 10,000 adultes du sexe masculin, dont un bon nombre ne seraient pas électeurs, il serait facile d'obtenir beaucoup de signatures parmi ces non-électeurs. En outre, je vois que cette pétition a été envoyée dans toutes les parties du pays. Elle ne dénote pas un grand changement dans l'opinion. Elle est très remarquable, en somme. Je m'étonne qu'elle n'ait pas été signée par tous ceux à qui elle a été présentée. Elle demande que l'on enlève le droit sur le sucre, la farine, la fleur, et presque tous les articles d'importation. Je vois qu'un monsieur, partisan de ces messieurs de la gauche, était tout-à-fait

d'avis que l'on enlevât les droits sur toute espèce de choses excepté sur un article qui l'intéresse fortement, attendu qu'il est actionnaire important dans la compagnie des mines de charbon de Spring Hill, et il a marqué en marge : "excepté le charbon." Il faut examiner une pétition soigneusement si l'on veut savoir quelle valeur y attaché. Je remarque qu'il y a une merveilleuse similarité dans la calligraphie des signatures, et un autre fait remarquable à propos de cette pétition, c'est que plusieurs parties en sont usées et salies, ce qui indique la somme de travail qu'il a fallu accomplir pour la faire circuler. Les signataires ont signé aussi une lettre conjointe à mon adresse et à celle des représentants des comtés, demandant que l'on se conformât à la pétition. Je n'ai reçu cette lettre que plusieurs jours après que j'eusse prononcé mon discours financier, alors qu'il était impossible de prendre ces sujets en considération et de les traiter.

Je viens maintenant à une affaire d'un caractère quelque peu personnel. L'honorable membre de Queen, qui a pris sous ses soins la ville et le comté de Saint-Jean, a lu un écrit soigné, indiquant le nombre des artisans et des commerçants de la ville de Saint-Jean, et il m'a pris à partie pour avoir fait, relativement aux effets de la Confédération, des calculs, financiers et autres, qui se sont trouvés entièrement faux. Je puis dire, à ce propos, quant à la question de Confédération, que l'honorable monsieur a rapporté, comme il l'avait déjà rapporté antérieurement, le fait que j'avais dit que la taxe des douanes et de l'accise, en vertu des arrangements pris à Québec, serait de \$2.75 ou \$3 par tête.

Mais quels sont les faits ? Si nous nous rappelons les arrangements pris après la réunion de Québec, et les concessions et modifications faites plus tard, on verra que la somme que nous recevons au Nouveau-Brunswick comme intérêt sur les dettes et les subsides est de \$3 par tête de la population actuelle, ce qui est plus que la taxe nécessaire était supposée devoir être d'après l'arrangement primitif.

Je n'hésite pas à dire, et il est facile de le prouver, que le Nouveau-Brunswick a reçu une somme égale à ce qu'il a payé, année par année, au trésor fédéral, sans

payer, jusqu'ici, 1 centin d'intérêt sur les dépenses encourues pour le chemin de fer du Pacifique, les canaux et le service civil. En dépit de cela, je suis accusé ici d'avoir fait un arrangement qui a été préjudiciable, financièrement, à la province du Nouveau-Brunswick.

Au sujet de la condition de cette partie de la Confédération, j'ai donné, l'autre jour, quelques chiffres relatifs aux effets de la politique nationale sur les industries manufacturières dans cette province. A la fin de la session, j'ai dit qu'on avait demandé une charte pour l'établissement d'une raffinerie de sucre. Comme il n'avait rien été fait en vertu de cette charte, on tourna en ridicule l'allusion faite par moi à la raffinerie projetée de Moncton. L'autre jour, j'ai cru devoir télégraphier à monsieur Harris au sujet de cette raffinerie, et j'ai reçu une réponse de son associé, qui me disait qu'ils ont commencé la construction d'une raffinerie de sucre, et que monsieur Harris est en Angleterre pour acheter des machines.

SIR ALBERT J. SMITH : Combien d'hommes emploiera-t-elle ?

SIR SAMUEL L. TILLEY : Elle en emploiera assez pour que, par son influence sur la ville de Moncton, et par le mouvement qu'elle imprimera au commerce, mon honorable ami de la gauche ne puisse, à la prochaine élection, être aussi bien appuyé qu'il l'a été jusqu'ici dans cette localité.

J'a télégraphié ensuite à un vice-président de la compagnie de serrures et d'articles en cuivre, qui a été fondée avec un capital de \$200,000, dont \$60,000 payées. Il me dit que l'édifice est debout, et qu'ils commenceront les opérations le premier de mai. L'honorable monsieur a dit : " Oh ! cette entreprise était projetée depuis longtemps." Un homme industriel, résidant de Moncton, avait inventé une serrure pour laquelle il obtint un brevet, mais il lui fut toujours impossible, avant l'adoption de la politique actuelle, de manufacturer l'article. A présent, non-seulement ils fabriquent la serrure, mais ils ont été joints par un capitaliste américain, et ils se proposent de manufacturer toutes espèces d'articles en cuivre et en plaqué.

Pour ce qui est de la filature de coton de Saint-Etienne, dont monsieur Weldon a parlé, j'ai reçu un télégramme du secré-

taire qui m'autorise à dire que \$80,000 de capital ont été souscrites, que le succès de l'association est assuré, et que le dire de monsieur Weldon est absolument dénué de fondement.

On a fait allusion aussi à la compagnie d'érous et de boulons. J'ai télégraphié à monsieur Levy Young, le promoteur de cette entreprise, et il me dit que la construction des bâtiments commencera vers le premier de mai, et qu'ils ont déjà des commandes pour autant qu'ils peuvent en exécuter en six mois.

Je considère que ceci semble indiquer qu'il y a quelque prospérité dans la province, que l'on dit être menée à la ruine par la politique du gouvernement actuel, et j'ai la confiance que le peuple de cette province fera preuve d'autant d'esprit d'entreprise que le reste de la Confédération.

Relativement à l'état prétendu de pauvreté de cette région, j'ai des rapports de banques d'épargne pour les dépôts faits en janvier, février et mars. Ces rapports peuvent donner quelque idée de la condition des classes ouvrières. Quels sont les faits ? Ces rapports montrent que, durant ces trois mois, il a été déposé \$88,000 de plus qu'il n'a été retiré, tandis qu'il avait été retiré \$16,000 de plus que déposé pendant la même période de l'année précédente.

Quel a été l'effet de la politique sur le revenu ? Le revenu prélevé pendant les six premiers mois de la présente année est moindre de \$100,000 que pour la période correspondante de l'année précédente ; ajoutez à cela \$40,000 de droits sur le sucre collectés cette année à Montréal au lieu de Saint-Jean, et vous avez \$60,000 de moins de taxes sur le peuple, sous forme de droits de douane, que l'année précédente. On pourra dire, d'un autre côté, que ceci est une preuve de la pauvreté du peuple. Mais, à ce compte, le revenu collecté en mars étant de \$13,000 au-dessus du mois de mars précédent et pendant les dix années qui ont précédé le feu, cela est une preuve du retour de la prospérité.

L'honorable député de Queen dit que tous ses approvisionnements lui coûtent plus cher cette année que l'année dernière. Il a admis, en même temps, que la réduction des droits sur la mélasse et le thé compensaient pour le droit sur la farine de blé-d'Inde.

Maintenant, les témoignages sont plutôt contradictoires ici, puisqu'il dit qu'il n'y a pas eu d'augmentation dans le prix de l'avoine, des provisions et du porc; et si le thé et la mélasse sont à meilleur marché, comment se fait-il que le prix des objets de consommation pour les chantiers se soit augmenté?

L'honorable monsieur a reconnu, ainsi que l'honorable député de Northumberland, que leurs prédictions à l'effet que les gages augmenteraient ne s'étaient pas accomplies. Eh! bien, je comprends ceci: que s'ils obtiennent plus pour leur bois que l'année dernière, et si les provisions des hommes coûtent plus qu'autrefois, ainsi qu'ils le prétendent; et comme ces messieurs contrôlent, dans une large mesure, le travail et le prix du travail dans leur région, ils auraient dû, pour se conformer à la loyauté la plus vulgaire, élever les gages de leurs hommes; ils auraient, en agissant ainsi, été plus conséquents après leurs grandes protestations de pitié pour le pauvre.

Relativement au commerce avec les Indes Occidentales, je dois dire ici que ce commerce a considérablement contribué à augmenter la valeur et le revenu des navires de faible tonnage, et les côtières reçoivent maintenant des cargaisons telles qu'ils n'en ont pas reçues depuis de longues années.

SIR ALBERT J. SMITH: Où?

SIR SAMUEL L. TILLEY: Dans les ports du Nouveau-Brunswick. Il se construit actuellement à Saint-Jean un grand nombre de vaisseaux, expressément pour le commerce avec les Indes Occidentales et pour le commerce avec les Etats-Unis. Les prix de transport sont plus élevés, et je tiens d'une autorité indiscutable que, depuis le mois de décembre dernier, le nombre des vaisseaux, dans le port de Saint-Jean, a été plus grand qu'il n'avait été depuis dix ans, pendant la même période. Je ne dis pas que tout ce résultat est dû à la politique nationale, mais assurément cela montre que la politique nationale n'a pas ruiné Saint-Jean, ni le nouveau-Brunswick, et que Saint-Jean n'est pas dans l'état de banqueroute et de délabrement décrit par les honorables messieurs de la gauche.

Vous pouvez parcourir cette ville et la province elle-même, comme j'ai eu l'occasion de le faire, et je n'hésite pas à dire, puisque je parle de cette province et de sa

SIR SAMUEL L. TILLEY.

condition présente, des banqueroutes qui y sont arrivées et dont l'on attribue la cause à la politique nationale, que ces banqueroutes sont moindres que dans aucune autre partie du pays, en proportion du chiffre de la population, et je demande aux honorables messieurs de la gauche de nommer deux hommes, ou même un seul homme, qui ait été conduit à la banqueroute par la politique nationale. Ils ne peuvent le faire. C'est alors qu'on leur demande des détails qu'ils sont incapables d'établir leurs dires.

Lorsqu'ils attaquèrent les industries de la ville de Sainte-Catherine, ils reçurent leur réponse; et il en est ainsi chaque fois qu'on leur demande de préciser; ils reçoivent une réponse nette et positive à leurs déclarations.

De même relativement à Saint-Jean. Sur ce point, on peut se procurer les informations en vingt-quatre heures, s'il en existe. Je demande qu'on me cite le nom d'un seul homme qui ait été forcé à faire banqueroute en conséquence de la politique nationale.

SIR ALBERT J. SMITH: Comment pourrait-on établir cela?

SIR SAMUEL L. TILLEY: Comment établir ceci? Mais on a fait l'assertion au contraire. Cependant, si les honorables messieurs qui ont fait cette assertion n'en savent rien, s'ils n'ont aucune preuve à cet égard, s'ils ne peuvent prouver qu'un seul homme ait été conduit à la banqueroute par la politique nationale, comment peut-on affirmer qu'un grand nombre ont été poussés à la banqueroute par la politique nationale? Si cela peut être prouvé, je demande comment on peut affirmer le contraire, et pourquoi?

Le fait est que sur le nombre de ceux qui ont fait faillite à Saint-Jean depuis lors, il n'y en avait peut-être pas un qui ne fût insolvable au lendemain du feu. Je voudrais savoir, monsieur l'Orateur, ce qu'il serait advenu dans les différentes parties de la Confédération si nous n'avions pas eu la politique nationale, qui a donné la vie aux diverses industries de cet immense pays?

Laissant maintenant le Nouveau-Brunswick pour le moment—car j'ai l'avantage de répliquer à tout ce qu'on peut dire du côté de l'opposition—j'arrive à la question des manufactures. J'ai dit brièvement, relativement aux manufactures du pays, qu'après en avoir visité un grand nombre,

le résultat de mes observations a été de me convaincre que la politique nationale avait eu sur elle des effets satisfaisants.

L'honorable chef de l'opposition a dit que la moitié des manufacturiers objectaient au tarif, et il a fait allusion à ma visite à London comme preuve. J'ai visité en tout vingt-neuf centres manufacturiers, dont plusieurs étaient placés dans les districts industriels les plus importants ; ce que j'ai vu dans ces tournées m'a satisfait, et j'ai constaté que la grande masse des manufacturiers étaient satisfaits comme moi ; presque tous m'ont déclaré qu'ils avaient bénéficié de la politique nouvelle.

On a parlé vaguement du fait qu'à London j'aurais été assiégé par un grand nombre de mécontents. Or, ma visite dans cette ville a été satisfaisante. Il est bien vrai que j'ai vu, le samedi soir, quelques messieurs qui avaient certaines représentations à faire. Je m'arrangeai pour les rencontrer le lundi à l'hôtel-de-ville et y discuter les différentes matières qu'ils avaient à soumettre. Et je les rencontrai en effet.

L'un se plaignit des frais de port imposés dans le port Stanley, et demanda leur abaissement ; un autre, boucher et marchand de viande de porc, croyait que la différence établie quand au poids entre les cochons vivants et la viande de porc, pour l'exportation, constituait une injustice pour la classe à laquelle il appartenait ; cette représentation a été prise en considération par le ministre des douanes, et des concessions ont été faites.

Un autre de ces messieurs, commerçant de fourrures, avait des griefs relativement aux droits imposés sur une certaine espèce de feutre, mais il m'avoua en même temps qu'un autre commerçant, son ami et voisin, engagé dans la même branche de commerce, était parfaitement satisfait du tarif—ce que je savais déjà, car j'avais vu le commerçant en question, qui, entre parenthèse, était un zélé partisan des honorables membres de l'opposition, et il m'avait déclaré être parfaitement satisfait du tarif et n'avoir rien à suggérer à ce sujet.

J'ai visité les ateliers de carrosserie mentionnés par les honorables membres de l'opposition. Les carrossiers ont objecté au droit de 30 pour cent sur certains matériaux entrant dans la fabrication des

carrosses. Pourtant, les honorables messieurs ont dit que le tarif avait tué ce commerce avec l'Australie. Comment cela pourrait-il être, puisqu'il disait y avoir une retenue sur les matériaux servant à la fabrication des carrosses exportés ? C'est probablement l'établissement d'un droit identique, l'adoption d'une politique semblable par l'Australie, qui a ruiné notre commerce dans cette branche, et non pas notre propre politique nationale. Nos fabricants ne devaient payer aucun droit sur les articles exportés.

Il s'expédie une grande quantité de fourgons et d'instruments aratoires à Manitoba. Un fabricant d'instruments aratoires m'a dit, pendant que j'étais à London ; qu'il avait reçu de Manitoba des commandes pour \$60,000 d'instruments et de fourgons, à exécuter au printemps.

J'ai visité une fabrique de meubles, qui venait de se rouvrir, et j'ai trouvé le personnel tout confiant dans le succès. Les mots : " succès à la politique nationale " étaient inscrits sur tous les points de l'établissement. Et à quelle œuvre les ai-je vus appliqués dans cette fabrique ? Je les ai trouvés fabricant des charpentiers de sofas, un article qui n'avait jamais été fabriqué à cet endroit auparavant, mais qu'on avait fait venir de Chicago jusque là, et qu'ils préparent maintenant pour les petits tapissiers. C'est ainsi une nouvelle branche d'industrie.

Je me rendis ensuite à un atelier de matériel roulant, et j'ai trouvé les fabricants engagés dans la construction de wagons pour le chemin de fer du Sud.

Qu'on me permette de dire ici que la politique nationale a eu cet effet de faire construire en Canada des locomotives et des wagons qui, sans elle, eussent été construits aux Etats-Unis. A Montréal, un nombre immense d'ouvriers ont été employés à la fabrication du matériel roulant.

Je n'ai pas été seulement à London, mais j'ai été encore à Brantford, sur la route de London, et j'y ai rencontré un grand nombre de gens qui connaissent autrefois leur appui aux honorables messieurs de la gauche, et dont l'un qui avait, suivant sa propre expression, été un membre constant du parti libéral, s'exprimait comme suit au milieu d'un discours qu'il prononça dans un banquet : " J'ai

appartenu pendant vingt-sept ans au parti libéral. Je n'ai pas approuvé sa politique de libre-échange ; cependant, j'ai appuyé ses chefs dans toutes leurs mesures. Je suis engagé dans un commerce où nous avons eu peine à nous tirer d'affaires depuis quatre ans. J'allai à Ottawa. Je fis appel au gouvernement. J'exposai à l'ex-ministre des finances nos embarras, notre état désespéré et les conséquences qui résulteraient s'il ne se produisait pas d'amélioration. Je lui dis : " Voyez, nous périssons, il nous faut de l'aide. — Retournez-vous-en alors, me répondit l'ex-ministre des finances et périssez." Dois-je, après cela, être appelé traître à mes principes, parce que, étant dans cette condition désespérée, je me suis cramponné au bateau de sauvetage construit par sir John Macdonald pour nous sauver ? Je gagne ma vie aujourd'hui, mes bénéfices sont faibles, mais néanmoins je puis faire fonctionner mon moulin et garder mes employés."

J'ai visité un autre fabricant, partisan politique des honorables messieurs de la gauche. Comme nous traversions sa localité, nous vîmes nombre de figures souriantes. Il me dit alors : " Vous avez beaucoup d'amis ici, et je ne serais pas étonné du tout s'ils vous acclamaient ; s'ils le font, je ne m'y objecterai pas, je vous assure."

Je visitais un établissement dans une autre ville. L'un des associés me le fit voir, et l'on se montra très satisfait. Je vais vous rapporter la conversation qui eut lieu entre nous dans la soirée, après que nous eûmes parcouru l'établissement. Quelqu'un me demanda : " Avez-vous vu M. un tel ? " Je répondis que non. " Je l'ai vu l'autre jour, moi, reprit-il, et je lui dis : M. Tilley vient ici dans quelques jours, vous allez sans doute lui faire voir votre établissement. Il m'a répondu : Je ne veux pas voir M. Tilley. Je ne veux pas admettre que la politique nationale nous a fait du bien, et il me faudrait faire cet aveu si je le vois." Bien que ce témoignage fût involontaire, il n'en établissait pas moins que ce monsieur était satisfait et que ses affaires étaient dans un état prospère.

J'ai été à Gananoque, où j'ai visité plusieurs établissements dont les propriétaires appartenaient aux deux couleurs politiques, et, à une seule exception près, tous ont admis que le changement de tarif

leur avait profité, et de toutes les villes de même ordre que j'ai vues dans le pays, il n'en est pas une qui montrait plus d'activité que celle-ci.

J'ai visité les principaux centres industriels, y compris Oshawa, Belleville, Montréal, Sherbrooke et Almonte, et j'y ai conversé avec les manufacturiers et les marchands. Almonte est un centre industriel important pour les lainages, à cause, en grande partie, du magnifique pouvoir d'eau qu'il possède. J'ai vu que dans les principaux établissements de cette localité qui étaient fermés quelque temps auparavant, on travaillait maintenant après les heures ordinaires. Le plus considérable avait acquis des mécanismes nouveaux, voulant profiter des meilleures inventions pour le tissage des étoffes nouvelles. Dans les autres fabriques, il y avait aussi un surcroît de travail. Les ouvriers tisseurs requèrent, le jour où j'étais là, ou le jour suivant, une augmentation de salaire d'environ 10 pour cent, ou peut-être une augmentation de 10 centins sur leur salaire quotidien. On m'indiqua la construction élevée pour servir de manufacture de meubles, et quelqu'un m'a demandé ici si je l'avais visitée. Oui, cette manufacture me fut montrée ; l'on me rapporta qu'elle avait brûlé en 1876, et que la ville d'Almonte avait consenti à donner un bonus de \$10,000 pour sa reconstruction. L'édifice a été reconstruit, et la ville ayant failli à sa promesse, il attendait un occupant ; mais il n'attendra pas longtemps, j'en ai la confiance, sous le régime protecteur. Le retard provient de ce que l'incendie a fait perdre à la compagnie son capital, et de ce que le bonus promis a été refusé. Les autres industries de la ville, particulièrement les lainages étaient dans un état très florissant.

Partout où j'ai été, j'ai constaté de l'amélioration. Prenez, par exemple, Montréal, où l'on calcule qu'il y a aujourd'hui 4,000 ouvriers de plus qui sont employés, avec de meilleurs gages qu'il y a douze mois et sans interruption dans le travail. Il y a un grand atelier de machines où l'on fabrique des instruments et mécanismes pour les raffineries de sucre, et d'autres machines pour de nouvelles manufactures ; vous trouverez aussi dans plusieurs parties du pays des ateliers de fabrication pour les machines. Cette branche a reçu un nouvel élan, et les établissements en question construisent des

engins, des locomotives et autres machines pour les industries nouvelles.

Je ne saurais demander de meilleure preuve du succès obtenu par la politique nationale que le fait de la construction de nouvelles fabriques de draps et de coton et celui de l'agrandissement des fabriques existantes. Un monsieur qui était ici à la dernière session, et qui avait combattu le droit sur les lainages communs, est allé ensuite en Angleterre et en a rapporté des machines qui y servaient auparavant, pour une fabrique de drap construite à Montréal, et dans laquelle il employait cent personnes, trois mois après le changement de tarif. Un atelier de confection d'habits, à Montréal, emploie présentement 900 ouvriers. Passez en revue les manufactures l'une après l'autre, et vous trouverez le nombre des ouvriers augmenté et l'ouvrage abondant.

Ces messieurs de la gauche disent que ce sont d'immenses monopoles qui absorbent injustement les pauvres gains du peuple. J'ai en mains des états fournis par les fabricants eux-mêmes, et qui montrent que le prix des cotonnades, blanchies et non blanchies, était, le 21 février, dans tout le pays, aussi bas qu'à Boston, plus la différence de l'impôt que l'on épargnait. J'ai demandé aux fabricants et obtenu d'eux des renseignements sûrs. Il y a une différence de moins d'un centin par livre sur le poids du coton tissé, en faveur de Boston; mais ici les fabricants donnent trois mois de crédit et un escompte de dix pour cent, tandis que dans le Massachusetts on ne donne que deux mois et cinq pour cent d'escompte, ce qui égalise à peu près les prix dans les deux pays.

Relativement aux lainages, prenant les prix de la laine de 1873 à l'année courante, voyons les profits sur la fabrication d'une livre de laine: en 1872, 52c.; en 1873, 42c.; en 1874, 43c.; en 1875, 47c.; en 1876, 48c.; en 1877, 46½c.; en 1878, 41½c.; et en 1879, 30c.; c'est-à-dire jusqu'à la fin de 1879. Voici, maintenant, quel est l'état pour le commencement de 1880. La différence entre le prix de la laine, par livre et le prix de 12½ onces d'étoffe par verge: en 1870, 55c.; 1871, 35c.; en 1872, 40c.; en 1873, 45c.; en 1874, 40c.; en 1875, 40c.; 1876, 40c.; en 1877, 35c.; en 1878, 30c.; en 1879, 30c.; en 1880, 35c. Le droit était de 15 pour cent dans les premières années et de

17½ dans les dernières; mais ces marchandises se vendent à présent avec plus de profit pour les fabriques de drap qu'auparavant.

J'ai un état relatif aux couvertes grises et blanches, et cet état montre que les profits par livre sont augmentés dans la même proportion. Je conversais, il y a quelques jours, avec un monsieur qui fait de fortes affaires dans cette branche, et il me disait que; à venir jusqu'à la récente augmentation dans le prix de la laine, le coût des couvertes de Cornwall, nonobstant l'élévation du droit, n'a pas augmenté. Lorsque le prix de la laine s'éleva de 22c. à 35c. par livre, les fabricants de cotonnades et de lainages durent augmenter leurs prix dans la même mesure. Il en résulte que le consommateur paye les cotonnades et les draps fabriqués en Canada à meilleur marché que si l'ancien tarif était encore en opération.

Nous arrivons maintenant au prix du sucre. Mon honorable ami et voisin (M. White) a fait quelques exposés très complets et très clairs. Il a parlé du nombre des ouvriers employés dans les raffineries, et de l'augmentation de l'ouvrage dans cette branche, non-seulement pour ce qui concerne le raffinage même, mais encore dans la fabrication des batils, le transport, etc.

Un point important a été laissé de côté par les honorables messieurs de l'opposition. Sous l'ancien tarif, le sucre au-dessus du numéro 13 payait un centin par livre et 25 pour cent de droit. Or, qu'avons-nous fait en réajustant le tarif, l'an dernier? Nous avons décidé que tous les sucres, du numéro 14, et au-dessous, jusqu'au numéro 9, payeraient 2½ par livre et 25 pour cent. Cette qualité de sucre, dont je tiens un échantillon dans mes mains, est un excellent sucre d'épicerie, qui pourrait figurer sur n'importe quelle table. Un sucre de première qualité très recherché, se vend, aujourd'hui, ½ centin par livre de moins que sous le tarif des honorables messieurs de la gauche. Le droit spécifique sur ce sucre est de ¼ centin par livre de moins, et s'il est importé directement au Canada, le droit de 25 pour cent dont il est chargé ne s'étend pas au coût des boîtes et autres frais, mais seulement au prix primitif, qui détermine le prix aujourd'hui pour le consommateur, ½ centin de moins par livre

que sous l'ancien tarif ; et à chaque degré, entre 13 et 9, bon sucre de table, il coûte $\frac{1}{4}$ c. de moins par livre, par le fait que les 25 c. ne s'étendent pas aux frais.

UNE VOIX : Ce n'est pas le sucre raffiné.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Non, certainement ; mais l'honorable monsieur nous a dit que le tarif était désavantageux au pauvre. Du moment que nous pouvons établir que le sucre du riche, aussi bien que celui du pauvre, est admis à $\frac{1}{2}$ centin de moins par livre qu'autrefois, et le sucre entre les numéros 13 et 9 à $\frac{1}{4}$ centin de moins qu'avant l'établissement du tarif actuel, le cri relatif aux inconvénients qui découlent pour le pauvre du changement de droit sur le sucre est absurde.

Il s'agit ici de beaucoup plus que de l'emploi d'un grand nombre d'hommes à Montréal, Halifax, Moncton, Hamilton et autres villes—il s'agit du commerce direct entre le Saint-Laurent, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et les Indes Occidentales. Avec ce commerce, un navire qui quitte un de nos ports avec une cargaison de bois ou de poisson pour les Indes Occidentales, peut trouver une cargaison de retour en sucre pour Halifax, Saint-Jean ou Montréal. L'expéditeur qui envoie une cargaison d'effets canadiens, peut, de cette façon, obtenir de meilleures conditions pour le transport, les profits des propriétaires de navires augmentent, en même temps que ceux de l'expéditeur par suite de la diminution des prix du fret.

Le député de Middlesex-Ouest (M. Ross) a dit que la différence, sous le rapport de la quantité, entre le sucre importé d'Angleterre et le sucre importé au Canada des Indes Occidentales, sous le nouveau tarif, était seulement de 4,700 tonnes par année. Il verra que cette différence se monte à 26,000 tonnes. Les navires canadiens qui vont aux Indes Occidentales peuvent demander des prix élevés pour le transport lorsqu'ils ont ces chargements de retour, et ils peuvent obtenir des prix plus élevés et faire de meilleurs profits lorsqu'il y a compétition parmi les marchands. Il est vrai que les navires étrangers viennent de Cuba avec des cargaisons pour Montréal ; mais cela a ses avantages, puisqu'ils prennent ici des chargements de nos grains, et contribuent

ainsi à étendre le commerce du Canada avec les autres pays.

Ces navires, apportant le sucre et le charbon requis pour le raffinage, se procurent des cargaisons à Montréal à des prix qui les mettent en état de faire la concurrence avec des vaisseaux de New-York, et de s'emparer ainsi de nos exportations par la voie du Saint-Laurent.

On dira peut-être : vous entravez le commerce d'exportation par votre politique nationale. Je réponds à cela :

Est-ce que le tonnage n'est pas plus fort pour cent tonnes de laine importées ici que pour les produits de cent tonnes ? Est-ce que le tonnage n'est pas plus fort pour le fer importé brut, que pour le fer manufacturé, et ainsi de suite pour les autres articles ? Que l'honorable monsieur (M. Mackenzie) conteste cela, s'il le peut.

La politique nationale encourage notre commerce maritime, et en même temps elle développe le Nord-Ouest. Nous dépensons des sommes considérables pour améliorer notre navigation intérieure et favoriser notre commerce par le Saint-Laurent. Nous avons à lutter contre la concurrence active des Américains, à qui la forte émigration qui se porte vers leur pays procure des chargements de retour pour leurs navires. Mais nous aurons dorénavant des vapeurs pour transporter les émigrants européens qui iront s'établir dans notre Nord-Ouest et remporter en retour les produits de cette région et des anciennes provinces, à prix réduits ; ce qui nous permettra de lutter contre nos voisins. De ce côté aussi, nous reconnaitrons les avantages de la politique nationale. Qu'elle fonctionne bien, que le pays se développe, et notre exportation par la voie du Saint-Laurent sera plus forte que jamais et notre commerce de transit augmentera en proportion.

Quant à l'assertion que le tarif actuel a fait monter le prix du sucre de $\frac{3}{4}$ centin de $1\frac{1}{4}$ centin par livre, les prix des mois de novembre, décembre et janvier derniers établissent que cet article s'est vendu, au contraire, un peu meilleur marché que sous l'ancien tarif. Nous ferons encore mieux si nous achetons lorsque les prix seront plus élevés et que la différence en notre faveur sera plus forte. Nous excluons l'article américain, en ajoutant à la valeur de ce sucre le montant de leur prime d'exportation.

Nos voisins peuvent surmonter cette

difficulté quand ils le voudront en réduisant leurs primes. Mais il n'y a pas d'objection à une compétition qui aurait pour effet de maintenir notre sucre raffiné dans des prix raisonnables. La compétition de la mère-patrie sera assez forte. Elle n'impose pas de droits sur les sucres bruts, que ses marchands achètent aux conditions les plus favorables, avec capital à 3 ou 4 pour cent. La main-d'œuvre est à bon marché, et ils peuvent opérer le transport aux Indes Occidentales ou au Canada pour un peu plus que nous ne payons pour le transport des Indes Occidentales ici. Avec la compétition anglaise, il serait impossible à nos marchands, le voulaissent-ils, de faire payer trop cher leur produits au peuple.

Et, à ce propos, permettez-moi de rappeler la remarque que j'ai faite dans une occasion, où l'on faisait allusion à l'augmentation du prix du sucre et du thé, à savoir que les entrepôts de Montréal et d'Halifax étaient bien approvisionnés, et que l'approvisionnement n'était pas tout entre les mains des messieurs Redpath, mais aussi dans celles des marchands des principales villes, qui avaient importé cette qualité de sucre à la faveur du tarif et qui le vendaient à leurs pratiques, et que, au lieu de vingt millions de livres ils avaient trois fois cette quantité; et les profits ont été réalisés par des Canadiens au lieu de l'être par le peuple des Etats-Unis. On me tourna en ridicule, et on dit qu'il était très extraordinaire d'entendre le ministre des finances, ou qui que ce soit, dire que le peuple devrait se féliciter de ce que les prix avaient augmenté.

Ces prix, monsieur l'Orateur, auraient augmenté également, sans le nouveau tarif, mais avec la différence que nous n'en aurions pas bénéficié. En visitant un entrepôt à Hamilton, je dis au propriétaire : "Ainsi, le prix du thé a beaucoup augmenté." Il me répondit que oui. Avec le système des deux ou trois dernières années, une forte partie du stock maintenant au Canada serait à Boston et New-York, aux mains des trafiquants américains, tandis que, aujourd'hui les profits provenant de l'avance prise sont dans la bourse de Canadiens. Avons-nous tort de complimenter ceux-ci sur l'adoption d'un tarif qui leur a donné ces profits au lieu des Américains ?

Relativement au cultivateur, si son sucre ne lui coûte pas plus, et si le sucre

que consomment la plupart de nos gens coûte moins ; si les cotonnades qu'on lui offre en vente ne coûtent pas plus ; si les lainages ne lui coûtent pas plus, quelle différence cela lui fait-il ?

Quant au coût de la farine, j'ai ici un relevé de la farine placée sur les marchés du Nouveau-Brunswick pendant la dernière année. L'auteur de ce relevé dit :

" Le relevé ci-joint indique le coût comparatif de la farine américaine et d'une marque de farine canadienne, de même qualité :

	Farine Am.	Farine Can.
Janvier, 1879, 13 au 20....	\$6.00	\$5.70
Février, " "	6.05	5.75
Mars, " "	6.05	5.75
Avril, " "	6.10	5.85
Mai, " "	6.10	5.85
Juin, " "	6.10	5.85
Juillet, " "	6.10	6.10
Août, " "	6.10	6.10
Septembre, " "	6.50	6.30
Octobre, " "	7.75	7.20
Novembre, " "	7.75	7.20
Décembre, " "	7.75	7.20

" La farine importée des Etats-Unis, dont la quantité était limitée, était une forte farine de boulanger, faite du blé du Minnesota, d'une qualité telle qu'il ne s'en récolte pas en Canada, excepté dans le Nord-Ouest, et une farine inférieure pour le pain de matelot. Les prix donnés sont ceux du jour, et montrent que le droit de 50 centins par baril n'a pas fait sensiblement augmenter le prix pour les consommateurs."

SIR A. J. SMITH : Ce monsieur est-il en faveur du droit ?

SIR SAMUEL L. TILLEY : Je ne sais pas s'il est en faveur du droit ou non, mais il est en faveur de la politique. C'est un des plus gros marchands du Nouveau-Brunswick, et il donne ces chiffres comme résultat de l'expérience qu'il a faite de la politique.

Il est six heures, et l'Orateur quitte le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Dans mon discours cet après-midi, j'aurais voulu soumettre certains documents qu'il me fut impossible de retrouver dans le moment. Je les ai maintenant en ma possession, et comme les exposés que j'ai faits n'ont pas trait à ces documents, la Chambre me permettra peut-être d'en parler maintenant.

Relativement aux assertions de l'honorable député de Middlesex-Ouest (monsieur Ross), j'ai ici un tableau pris des rapports du commerce et de la navigation

pour 1879, No. 8, page XXV, qui établit la proportion des droits de douane qui ont été payés par tête, suivant le chiffre de la population, pour chaque province et pour la Confédération, de 1868 à 1869. Je vois par ce relevé qu'en 1878, le montant par tête, dans Ontario, a été de \$2.90, tandis qu'en 1879 il était de \$3.06, soit une différence de 16 centins, au lieu de \$1.16, comme l'avait dit l'honorable député de Middlesex-Ouest. Au Nouveau-Brunswick, les droits de douane, en 1878, étaient de \$5.07 par tête, et en 1879, de \$3.67, soit une différence *per capita* en faveur de 1879, de \$1.40 de moins qu'en 1878, au lieu de \$1.40 de plus, comme l'a affirmé le député de Middlesex-Ouest.

M. ROSS : Le discours que cite l'honorable monsieur n'a pas été rapporté correctement. La version du *Hansard* n'est pas fidèle. Je me rappelle parfaitement ce que j'ai dit. Mes paroles n'ont pas été rapportées ainsi dans le *Globe* de Toronto, ni dans aucun des compte rendu que j'ai lus. C'est une fausse représentation quant à la différence par tête et par cent.

SIR SAMUEL L. TILLEY : J'ai vu le *Globe* de Toronto le lendemain. Je supposais qu'un discours prononcé avec une telle force et un pareil effet aurait paru en entier. Je me hasarderai à dire que personne ne fut plus félicité par ses amis politiques que l'honorable monsieur ne l'a été à l'occasion de ce discours, et cela pour la raison qu'il avait fait des assertions erronées, comme j'en ai donné un exemple. Je remarquai la chose dans le temps, et je me demandai si je n'y ferais pas allusion alors ou si je devais attendre l'occasion de répliquer.

En voyant le *Globe* le jour suivant, je vis, à ma grande surprise, que le discours de l'honorable monsieur, qui aurait pu couvrir deux ou trois colonnes au moins, n'occupait qu'un très-petit espace. Je n'y pouvais rien comprendre, à moins de penser que quelques-uns de ses collègues eussent averti les reporters qu'il n'était pas à propos de publier le discours en entier. En consultant le compte-rendu des *Débats*, je me confirmai dans cette impression.

L'honorable monsieur avait dit (*Débats*, page 644.)

“ Je vais citer un fait ou deux pour démontrer quels sont les résultats du tarif. Les droits payés sur les marchandises qui en sont

SIR SAMUEL L. TILLEY.

frappées ont augmenté, l'année dernière : pour Qutario, dans la proportion de 2½ pour cent ; pour Québec, dans la proportion de 1½ pour cent ; pour la Nouvelle-Ecosse, dans la proportion de 2½ pour cent ; pour le Nouveau-Brunswick, dans la proportion de 3½ pour cent ; pour la Colombie-britannique, dans la proportion de 2 1/5 pour cent ; pour l'Île du Prince-Edouard, dans la proportion de 2 pour cent. Telle est la diversité du résultat de ce tarif, pour les différentes provinces, que les droits payés par Ontario ont été augmentés de \$1.16 par tête ; par Québec, 27 cents seulement ; par le Nouveau-Brunswick, \$1.40 ; par la Colombie-britannique, \$1.80 ; par l'Île du Prince-Edouard, 27 cents.”

J'avais bien remarqué cette assertion au moment où elle fut faite, et si ma mémoire me fait pas défaut, je le laissai voir, car le chef de l'opposition se tourna vers l'honorable monsieur, comme pour lui dire : “ le ministre des Finances veut vous parler ; ” mais je m'arrêtai. Je pensai qu'il serait mieux d'en prendre note et de la relever plus tard.

Une erreur de cette nature est très grave, et il est très important que ces comparaisons soient justes et parfaitement exactes. Je n'ai pas trouvé l'assertion dans le *Globe* ; mais j'ai regardé aux *Débats*, et j'ai constaté que, même après avoir été révisé par l'honorable monsieur, elle correspondait avec la note que j'en avais prise. J'ai donc donné communication de ces relevés afin de montrer que la somme des impôts est très différente de ce qu'a dit l'honorable monsieur.

En ce qui concerne le Nouveau-Brunswick, si l'argument de l'honorable monsieur vaut quelque chose, la politique nationale a profité à cette province. Je ne prétends pas cela, mais vu les circonstances particulières qui se sont produites en 1877-78, les vastes importations de marchandises qui ont été faites pour remplacer celles que le feu avait détruites ont augmenté le revenu plus qu'à l'ordinaire, ont accru la population, et la différence dans l'impôt a été de \$1.40 entre cette année là et 1878-79 ; mais cette différence a été une diminution par tête au lieu d'être une augmentation.

Le secrétaire de la filature de coton de Saint-Stephens m'envoya un billet dont je vais donner lecture. Le voici :

ST. STEPHENS, N.-B., 25 mars.

“ Sir Samuel L. Tilley,

“ L'allusion que Weldon a faite à la filature de coton de Sainte-Croix excite une grande indignation ici. L'entreprise de la fabrique de

coton progresse on ne peut plus favorablement. Les souscriptions dépassent \$30,000, Les capitalistes, sans distinction de partis, promettent d'y ajouter. Le conseil municipal de Milltown vote l'émission de bons se montant a \$50,000 pour l'aider. James Murchie, le juge Stevens, les Eaton, les Boardman, Charles F. Todd, Chipman et autres principaux citoyens y prennent une part active. Le comité désire que cette nouvelle soit rendue aussi publique que l'assertion de Weldon.

"DAVID MAIN,
" Secrétaire du comté."

Je pris alors la liberté de télégraphier à trois des messieurs intéressés dans les nouvelles industries qu'il s'agissait d'établir au Nouveau-Brunswick, car ce que j'avais dit à leur égard avait été traité de vétille par les honorables députés de l'opposition. J'écrivis à M. Stephens, vice-président de la fabrique de serrures de Moncton, pour lui demander où en était cet établissement.

Voici ce qu'il me répondit :

"Les machines vont être installées et les opérations commenceront vers le 20 avril.

"H. I. STEVENS,
" Vice-président, compagnie de serrures."

J'envoyai ensuite un télégramme à monsieur Harris, qui portait un vif intérêt à l'établissement de la raffinerie de sucre de Moncton, et qui est un ami personnel et politique de l'honorable député de Westmoreland (sir Albert J. Smith).

Tandis que je suis sur ce sujet, j'observerai qu'un honorable membre de l'opposition a dit qu'on ne devrait pas s'étonner de voir établir une raffinerie de sucre à Moncton, parce qu'on savait très bien que la compagnie serait soutenue par le gouvernement : ce qui revenait à dire que le gouvernement allait aider l'entreprise, soit aux dépens du public, soit autrement. Je dois dire que ce qui gênait la compagnie était la différence dans les prix du transport des sucres bruts et raffinés par le chemin de fer Intercolonial.

Dans le but de pousser les affaires aussi loin que possible entre Halifax et Montréal, l'Intercolonial avait établi un tarif de 17 centins par 100 livres sur les sucres bruts, c'est-à-dire, moins que pour les sucres raffinés, et c'est afin de rendre le tarif plus équitable qu'une réduction fut opérée dans le prix du transport des sucres raffinés de cet établissement aux

différentes parties du Canada. Nous n'avons donc pas fait d'autres concessions que celle qui est accordée aux autres raffineries ; c'était chose raisonnable, et nous n'avons donné aucun avantage spécial à cette industrie.

Voici la réponse que je reçus de monsieur Harris :

"26 mars.

"Les fondations de la bâtisse sont faites ; commencerons à mettre la brique le 1er mai. J. L. Harris est allé en Angleterre pour acheter l'outillage. La raffinerie sera en opération le 1er septembre."

Quant à la compagnie de fabrication de boulons et écrous (*Nut and Bolt Company*), voici la réponse de monsieur Young :

"La compagnie est organisée et même constituée. La moitié des actions sont prises et les directeurs nommés. Nous nous proposons de commencer la construction de la bâtisse aussitôt que la température le permettra. Six mois de commandes d'avance.

LEVI H. YOUNG."

Ces télégrammes indiquent quelque chose de tangible et de sûr, et auront probablement un effet marqué sur les industries de cette section du pays sous l'opération de la politique nationale.

J'en reviens maintenant au prix, pour le consommateur, des articles fabriqués en Canada. J'ai parlé de la farine et des lainages canadiens. Un honorable député s'est efforcé de démontrer que la politique nationale avait, en réalité, augmenté, au lieu de diminuer la différence des prix du blé à Toronto et à Chicago. Il est évident pour tout le monde que l'imposition d'un droit de 15 centins par boisseau sur le blé ne pouvait diminuer la différence entre les prix de Toronto et ceux de Chicago ; des circonstances spéciales pourraient seules produire ce résultat.

Quels sont les faits ? Les circonstances étaient d'une nature exceptionnelle, et elles provenaient de deux causes. Depuis des mois, il s'était formé un monopole sur le marché des blés à Chicago, et les ligueurs tenaient les prix à un chiffre plus élevé qu'au Canada, plus élevé, en réalité, qu'ils n'étaient justifiables de le faire même pour le marché anglais.

Puis il y avait un autre obstacle qu'il serait excessivement difficile pour un gou-

vernement de faire disparaître. Il est avéré que tous les tarifs que nous pouvons établir ici seront gênés, jusqu'à un certain point, par les arrangements que font les compagnies de chemins de fer pour transporter les marchandises d'une localité à l'autre du Canada ou des Etats de l'Ouest à certains endroits de la Confédération.

Le bon marché moyennant lequel le transport entre New-York et Chicago s'est effectué durant une bonne partie de l'année dernière a puissamment contribué à maintenir les prix élevés à Chicago, comparés à ceux de Toronto, car il y a eu des moments où vous auriez pu transporter du blé entre Chicago et New-York à aussi bas prix que pour le transport de la même quantité de blé entre Toronto et Montréal. Il est possible, vu ces circonstances, que l'état de choses qui a existé pendant les quatre derniers mois se produise encore.

Cependant, la situation a totalement changé depuis quelque temps; le monopole a été brisé, les prix ont baissé, et la différence est aujourd'hui trois ou quatre fois aussi grande qu'auparavant. Or, je n'ai pas vu un seul honorable député de la droite se lever et dire que l'imposition de ce droit ait fait la différence, ni un honorable député de la gauche signaler cette grande différence et nous attribuer le mérite du changement.

Maintenant, allons un peu plus loin avec les chiffres. Je me rappelle avoir visité une intéressante fabrique établie vis-à-vis la ville de Frédéricton, Nouveau-Brunswick. La compagnie n'a pas un gros capital, il est vrai; elle pourrait faire davantage si elle avait plus de capitaux. Elle fabrique une espèce particulière de cuirs pour la garniture des véhicules et des wagons de chemins de fer. Depuis que la fabrique est établie, cette espèce de cuir se vend de 20 à 25 pour cent à meilleur marché qu'on pourrait se la procurer à Boston.

Passons, maintenant, à une autre industrie dont les honorables députés de l'opposition ont parlé, celles des instruments aratoires. C'est une industrie importante pour notre pays, et elle donne de l'emploi à une classe nombreuse de personnes. Avec le tarif actuel, elle commande presque exclusivement le marché canadien.

Relativement à Manitoba, je pense que durant le premier semestre de l'exer-

cice courant, il n'a été perçu que \$3,000 de droits sur les faucheuses et moissonneuses importées des Etats-Unis, contre \$70,000 pendant la même période de l'exercice précédent. Cette industrie a pris tant de développement, que les fabricants contrôlent aujourd'hui presque tout le marché local. Cela, toutefois, ne les empêche pas de demander l'admission en franchise d'une espèce de fer qui n'est pas fabriquée dans le pays; ils demandent aussi que les réglemens de la douane admettent en franchise certaines espèces d'acier dont cette fabrique fait usage.

La question était de savoir si cette espèce d'acier est sujette à l'impôt ou non. Le gouvernement était disposé à faire des concessions raisonnables à cet égard, et à leur en donner le bénéfice.

Mais que lui ont-ils représenté? Un de ces messieurs m'a soumis un mémoire qui établit qu'en vertu du tarif actuel, ils auraient à payer \$6,000 de droits par année sur le fer et autres matières qu'ils importent de plus qu'ils n'avaient payé l'année précédente. Je leur demandai s'ils ne pouvaient pas élever leurs prix, et ils me répondirent que non. J'ai visité un établissement qui, d'après ce que m'a dit le propriétaire, avait fabriqué 1,800 faucheuses et moissonneuses en 1878, 2,500 l'année dernière et 4,000 cette année. Il paie au revenu, pour la matière qu'il emploie, plus qu'il ne payait sous l'ancien tarif; les faucheuses et moissonneuses ne coûtent pas plus cher aux cultivateurs, les fabricants réalisent un profit plus considérable sur l'augmentation des articles qu'ils produisent, et ils emploient un plus grand nombre d'ouvriers. Eh! bien, quelques-uns de ces messieurs demandent que le tarif actuel soit élevé afin d'exclure les machines américaines de Manitoba, et, pour ma part, je n'hésiterais pas à recommander à mes collègues l'augmentation du droit, afin que le tarif prévienne les importations de l'étranger, s'il ne le fait pas déjà, et leur donne tout le marché local, puisqu'ils produisent des articles à des prix aussi modérés.

Passons maintenant à l'industrie des clous. On dit, dans ma province et dans celle de Québec, que l'augmentation du droit de 5 à 17½ pour cent qui frappe le fer obligerait les fabricants à hausser leurs prix; mais je constate que, dans ces provinces, les clous sont à meilleur marché qu'à Boston.

M. MACKENZIE: Qu'est-ce que Boston a à faire avec cela ?

SIR SAMUEL L. TILLEY : C'est là que la compétition est plus vive. Il s'y fabrique une quantité considérable de clous ; l'acheteur paie très-peu en sus des anciens prix ; nous avons un droit sur la matière première, et ils font des profits par l'augmentation des manufactures. Voilà un fait qui montre que nos industries en ont réellement bénéficié sans que le trésor ait souffert, puisque nous avons, en retour, une augmentation considérable sur la matière première et le droit sur les marchandises achetées par les ouvriers comme compensation pour ce que nous perdons sur les articles qui étaient antérieurement importés.

L'honorable député de Westmoreland (sir Albert J. Smith) m'a posé la question suivante, relativement au droit sur la farine : " L'auteur de cette lettre est-il en faveur du droit ? " J'ai répondu que oui, et, à la manière dont il avait posé la question, j'ai conclu que l'honorable monsieur attachait moins d'importance à ce témoignage pour cette raison. Sur ce point, je donnerai le témoignage d'un homme qui est l'adversaire acharné de la politique nationale. Il demeure dans la province du Nouveau-Brunswick, et il y publie un journal qui est le principal organe des honorables messieurs de la gauche. Je ferai une citation de ce journal relativement à la fabrication des meubles, sur lesquels, disent-ils, les droits ont été doublés.

Je vais vous lire un article qui dénote une grande inconsistance, après cette déclaration que le fabricant peut vendre les mêmes articles à meilleur marché qu'aux Etats-Unis. En faisant la dernière élection de Saint-Jean, je reçus un message de l'un des messieurs dont il est question dans cet article. C'était un gros marchand à commission et importateur de meubles américains. Il avait été toute sa vie un de mes partisans. La teneur du message était celle-ci : " M. un tel vous a toujours appuyé depuis votre entrée dans la vie publique. Il est très-désireux de pouvoir continuer à le faire, mais il exige de vous une promesse. " Je demandai quelle était la promesse. Il me répondit : " Celle de ne pas augmenter les droits sur les meubles américains, sur lesquels il fait commerce ; sans cela, il ne peut vous appuyer plus longtemps. " Je lui dis que je

regretterais de perdre son appui, parce qu'il m'était resté fidèle dans la bonne et la mauvaise fortune, mais que je ne pouvais faire cette promesse.

Pendant qu'il gourmandait la Chambre l'autre soir, l'honorable député de Lambton (M. Mackenzie) me donna un avis en passant, et dit que j'avais fait à Saint-Jean des allégations qui n'étaient pas conformes à la politique que nous avions soumise à cette Chambre. J'avais dit distinctement que la politique que je prônais consistait dans un remaniement du tarif de façon à protéger précisément les industries comme celle-ci, et cela étant compris dans la politique nationale, je refusai de faire aucune promesse de ce genre, parce que je croyais que c'était une des industries qui requerraient et recevraient la protection de la part du parlement. Plus que cela : si toutefois je me suis trompé dans mes calculs ou mes allégations, en disant que nous avions en vue un remaniement du tarif et non une augmentation de taxes, c'était parce que je croyais à l'exactitude des estimations du dernier ministre des finances, qui se trouvèrent être, pour les douanes et l'accise, de \$2,500,000 de plus que les revenus n'auraient été sans le changement de tarif. Donc, si les recettes avaient été de \$13,750,000 pour les uns et de \$5,250,000 pour l'autre, formant \$19,000,000 en tout, ce montant eût suffi au gouvernement actuel, sans qu'il fût nécessaire de recourir à de nouvelles taxes. Mais, lorsque nous nous sommes trouvés en présence de ce déficit, il devint nécessaire non-seulement de remanier le tarif pour les fins que nous avions indiquées et que nous voulions atteindre, mais aussi pour avoir une augmentation de revenu de façon que les dépenses ne l'excédassent pas.

Je vais lire un extrait de l'article en question, du *Telegraph* de Saint-Jean. M. Elder, éditeur de ce journal, est un homme d'une grande énergie et de grandes capacités, et un ardent avocat du libre-échange en même temps qu'un adversaire de la politique nationale.

Voici ce qu'il dit :

" ETABLISSEMENT DE MM. STEWART ET WHITE. — Messieurs Stewart et White, qui ont acquis une si grande réputation antérieurement à la politique nationale par leurs importations de meubles de luxe de l'étranger, possèdent présentement, dans leurs riches salles de Charlotte street, l'assortiment le plus beau, probablement, de meubles de salon et de chambre à

coucher qui se soit vu à Saint-Jean. Une grande partie a été fabriquée par leurs propres ouvriers, et le reste presque tout manufacturée au pays. L'assortiment comprend de magnifiques meubles des genres les plus célèbres, recouverts en soie ou en peluche des plus riches, et d'autres mobiliers de toutes sortes non moins beaux et luxueux.

“La politique nationale a forcé MM. Stewart et White à abandonner l'importation des meubles, en doublant le droit. Ils virent que, s'ils voulaient continuer à exploiter cette branche d'industrie, il leur fallait le faire comme manufacturiers. Leur expérience comme tels dans cette ligne a prouvé que l'énorme droit de 35 pour cent était tout à fait inutile, et que le manufacturier canadien pouvait, sans cela, faire la compétition, à parties égales, avec les meilleurs fabricants de New-York.”

Quel contradiction ! Ils ne pouvaient faire cette compétition auparavant, mais, sous le tarif actuel, ils ont cessé d'importer et se sont mis à fabriquer eux-mêmes.

Il résume comme suit :

“Un de leurs ouvriers est à faire en ce moment un mobilier de chambre à coucher qui sera exhibé à l'exposition, mais qui sera terminé bien avant et qui défiera la comparaison avec les mobiliers de \$1,000 fabriqués par les plus célèbres manufacturiers de Boston, tout en ayant coûté la moitié moins. Les personnes qui désirent se procurer un mobilier élégant et beau n'ont pas besoin d'aller à l'étranger pour cela, puisqu'elles peuvent acheter à aussi bon marché à Saint-Jean qu'à New-York et épargner en outre 25 par cent de droit.”

Cette déclaration vient d'une autorité, et d'un libre-échangiste inébranlable. C'est un témoignage dont nos amis de la gauche ne sauraient contester la force.

M. GUTHRIE : Est-ce qu'il ne s'agit pas d'une annonce, d'une réclame publiée moyennant considération ?

SIR SAMUEL L. TILLEY : Non, ce n'est pas une annonce. Je vais vous dire ce que j'ai remarqué. Vous pouvez lire les journaux grits relativement à ce qui se passe à Toronto, Hamilton, Montréal ou ailleurs, et à la grande impulsion donnée aux industries du pays, et vous y découvrirez des articles de fond contredisant les rapports provenant de source locale, et contenant des assertions directement opposées à ces rapports. Mon honorable ami dit maintenant, au sujet de l'article que j'ai lu, que le rédacteur était payé pour l'écrire. Je ne crois pas que mon honorable ami, le rédacteur de ce journal, remercie mon honorable ami de l'opposition d'avoir émis la supposi-

tion qu'il a été payé pour faire cette assertion.

M. MACKENZIE : Un éditeur n'est pas vendu parce qu'il accepte de l'argent pour des annonces.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Voici une déclaration distincte, et véridique sans nul doute, que l'on peut acheter des meubles de cette description dans la cité de Saint-Jean aujourd'hui, à aussi bon marché qu'à New-York ou Boston, ce qui permet de faire une épargne de 35 par cent, ou 17½ pour cent sur l'ancien tarif.

M. ANGLIN : Ce n'est pas vrai.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Eh ! bien, j'oserai dire qu'il est facile de trouver des meubles à ces conditions ; il peut y avoir quelques qualités particulières qui fassent exception, mais il est incontestable qu'il y en a beaucoup parmi les meubles de qualité ordinaire.

Je pourrais traiter ce sujet plus longuement et parler du résultat de mes visites à Londen, à Brantford, à Berlin, etc.

J'ai été grandement surpris de trouver à Berlin une industrie très importante, celle de la confection des boutons, donnant de l'ouvrage à 250 personnes. Le gérant de l'une de ces manufactures me dit que ce nombre serait augmenté de cinquante ou soixante-dix l'année prochaine. Dans cette ville seule, il y a trois établissements pour la fabrication des boutons.

UNE VOIX : Depuis quand sont-ils ouverts ?

SIR SAMUEL L. TILLEY : Ils peuvent dater de plusieurs années, mais ils périclitaient depuis assez longtemps. Ils ont pris un nouvel essor sous l'effet du tarif. Le nombre des personnes qui y sont employées a augmenté ; il a même doublé dans un grand nombre de cas. L'honorable monsieur a soutenu que la politique nationale n'était pour rien dans ce regain de prospérité, parce que ces manufactures ont été établies en 1872 ou 1873. Je ne prendrai pas le temps de la Chambre pour rapporter ce que j'ai moi-même constaté à Hamilton, l'un des centres manufacturiers les plus considérables et les plus importants de la Confédération ; à Sainte-Catherine, où il y a deux grands moulins à farine, moulant chacun environ 400 quarts de farine par jour. Les propriétaires de ces moulins sont nos adversaires en politiques, et l'un deux m'a dit que leurs affaires étaient

plus prospères présentement qu'elles ne l'avaient été pendant les quatre dernières années. Je les accompagnai pour voir la force de leurs moulins et l'étendue de leurs opérations, et j'ai constaté qu'ils étaient dans un état très prospère.

A Dundas, nous trouvâmes des fabriques de coton dans une condition extrêmement florissante; la manufacture d'outils était en excellent état. Le moulin à moudre l'avoine était en opération; on y exécutait de fortes commandes pour le marché intérieur et pour l'exportation. Quoique je n'aie pas visité le marché de Saint-Jean, comme me l'a suggéré le député de Queen, je me suis trouvé en rapports avec des agriculteurs dans diverses parties de la Confédération, et je puis dire que, malgré tout ce qu'on a dit pour faire naître le mécontentement chez les cultivateurs et leur faire croire que leur thé est taxé plus qu'autrefois; que leur sucre coûte plus qu'autrefois sous le nouveau tarif; que tous les articles qu'ils achètent, tel que les cotonnades et les lainages, coûtent plus, et qu'ils ne réalisent eux-mêmes aucun profit quelconque, permettez-moi de dire qu'ils paraissent contents.

J'ai rencontré à Toronto un monsieur engagé dans le commerce de grains. C'était un adversaire politique. Il reconnut que la demande pour l'avoine du Canada augmentait dans une certaine partie de la Confédération qui auparavant s'approvisionnait aux Etats-Unis. Maintenant, me dit-il, nous fournissons de l'avoine du Canada et, celle-là seulement. Il dit aussi, en parlant du cultivateur; quels qu'aient été les autres effets de la politique nationale, elle a profité au cultivateur.

J'ai été un peu surpris d'entendre dire que, parce que notre dernière récolte avait été magnifique, et parce que les cultivateurs commençaient à s'occuper de l'engrais des bestiaux pour le marché anglais, causant une augmentation de l'exportation, il s'en suivait que le marché national ne s'était pas agrandi pour le cultivateur.

Nous savons que d'aucune manière le cultivateur ne peut profiter autant que par l'agrandissement du marché national, et celui-ci doit nécessairement s'améliorer pour les produits de la ferme par le développement des industries manufacturières du pays.

L'honorable monsieur (M. Sproule), a

fait un discours par lequel il a attiré spécialement l'attention sur les produits agricoles. Ses arguments sont restés sans réponse. Il nous a fait voir l'augmentation progressive qui a eu lieu dans le prix des produits agricoles, les grands avantages que les cultivateurs du pays ont retirés du tarif, et le développement du marché aux provisions. Mon honorable ami, le chef de l'opposition, ou quelque autre honorable député, a alors cité mon discours, et critiqué mon allusion au fait que nos exportations vont probablement égaler nos importations. Il a cité aussi un de mes discours de 1873, où je faisais voir que nos importations excédaient de beaucoup nos exportations.

J'ai lu un état par lequel je voulais montrer que nous pourrions, par le fret que nous apportent nos navires ou, que nous recevons d'autre manière, combler en grande partie la différence entre les exportations et les importations, et prévenir une nouvelle crise. Je me rappelle que l'honorable monsieur, jeudi dernier, a commenté cet état, et a dit qu'il était absurde de vouloir comparer les importations du Canada à celles des Etats-Unis. L'honorable monsieur dit en même temps que la diminution des importations signifiait pauvreté.

M. MACKENZIE: Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que cela pouvait signifier un état de pauvreté, ainsi qu'il arrive fréquemment.

SIR SAMUEL L. TILLEY: Je suis heureux que l'honorable monsieur reconnaisse s'être servi de l'expression. Une forte diminution dans la consommation indiquerait la pauvreté d'un pays, mais non une forte diminution dans les importations.

Voyons ce qui se passe aux Etats-Unis. Les importations y ont été diminuant d'année en année, jusqu'à ce que l'exportation en fût arrivée, pendant les trois dernières années, à excéder l'importation de \$250,000,000 par an. Et le pays ne s'est pas appauvri du tout. Le peuple consommait autant que jamais, mais il consommait le produit de ses propres manufactures. S'il ne consommait pas comme d'ordinaire, ce serait un indice de pauvreté.

Lorsque les honorables messieurs de la gauche prédisent le résultat destructif de la politique nationale, ils désignent l'état de prospérité vers lequel nous marchons

Ils désignent le pays qui a depuis si longtemps adopté cette politique dans son intérêt—politique qui ruine notre peuple—et qui rend présentement le pays voisin plus prospère qu'il n'avait été depuis nombre d'années.

Je demanderais aux honorables messieurs, puisqu'ils font allusion à ce sujet, quelle serait la position du pays si nous n'avions pas adopté la politique actuelle qui nous a permis de donner de l'emploi à nos classes ouvrières? Nos ouvriers auraient été forcés d'émigrer pour chercher de l'ouvrage. On a dit que 23,000 personnes étaient passées aux Etats-Unis par Sarnia; tout le monde sait qu'un grand nombre de ces gens étaient des Américains. Mais en admettant, pour le besoin de la discussion, ce qu'a dit mon honorable ami de la gauche, nous aurions eu une émigration beaucoup plus forte encore que celle qui a eu lieu, n'eût été l'adoption de cette politique.

UNE VOIX : Ecoutez! écoutez!

SIR SAMUEL L. TILLEY : L'honorable monsieur interrompt. Mon honorable ami de la gauche a dit que j'avais fait un discours injurieux. Je ne sache pas que le discours que j'ai fait le 9 mars ou celui que j'ai prononcé ce soir contiennent aucune remarque injurieuse. J'aurais pu blesser le sentiment des honorables messieurs de la gauche si j'avais parlé de la conduite injurieuse de certaines gens, qui ont décrié le pays en le dépréciant et en nuisant à son crédit, mais je dirai ceci : que, dans les circonstances présentes, sans en donner crédit à la politique nationale, il eût été à souhaiter que les honorables messieurs eussent pris l'attitude adoptée il y a trois ou quatre mois par quelques-uns de leurs journaux, et admis que le pays est plus prospère qu'il n'était, tout en disant que ce n'est pas l'effet de la politique nationale.

Tout homme sincère devra admettre que l'état du pays est plus prospère et plus encourageant; il me semble qu'il eût été plus patriotique et plus conforme à l'intérêt public d'admettre ce fait.

Un grand nombre parmi les membres de cette Chambre se mirent en communication avec moi, pendant la dernière session, avant que nous eussions soumis les résolutions relatives au tarif, et ils se rappelleront probablement que, dans le cours de la conversation que j'eus avec eux, je dis que la session suivante du

parlement serait surtout celle où la politique actuelle subirait son procès.

Nous avons eu cinq ans de dépression commerciale. Tout avait déprimé pendant cinq ans. Vous ne pouvez pas arrêter subitement une locomotive qui descend une pente depuis quatre ou cinq milles—vous avez beau serrer les freins, il faut quelque temps pour produire l'arrêt; ainsi dans ce cas. Un grand nombre de manufactures sont restées fermées. On ne pouvait s'attendre à ce que la politique produisit tous ses effets dans huit ou neuf mois, et je priai mes amis de ne pas trop compter sur des résultats immédiats.

Mon attente a été bien dépassée. Elle l'aurait été, dans le cas même où nous n'aurions pu soumettre la moitié des faits que nous avons présentés en proposant les amendements au tarif, et notre confiance, au lieu d'être diminuée, est plus forte aujourd'hui que lorsque j'ai soumis cette proposition le 10 mars; car il n'y a pas un des arguments des honorables messieurs de la gauche qui n'ait été fermement combattu, et pas une seule de leurs allégations qui n'ait été complètement détruites.

Il y a deux ou trois choses auxquelles j'ai fait allusion dans mon discours—deux surtout—l'une relative à l'emprunt. L'ex-ministre des finances a dit que l'emprunt était assez bon; que celui qu'il fit lui-même en 1876 était presque aussi bon. Il a entrepris de le déprécier, tout en admettant qu'il était bon. Mais l'honorable monsieur, dans son exposé—et il l'a fait intentionnellement, afin de me mettre, s'il était possible, dans une fausse position devant le peuple—a dit que lorsque je visitai l'Angleterre pour y négocier un emprunt, sir A. T. Galt était là en même que moi. Je suis en mesure de dire que, lorsque je visitai l'Angleterre pour négocier le dernier emprunt, sir A. T. Galt était de ce côté-ci de l'Atlantique. On a dit que quand j'ai visité Washington pour y négocier quelque affaire, sir A. T. Galt était là aussi. Mais je comprends que c'est un honneur pour moi de voir supposer que toutes les affaires que j'ai transigées et toutes les propositions que j'ai soumises ont été si bien conduites et de nature telle qu'on les a attribuées à un homme d'Etat aussi capable que sir A. T. Galt.

Je ne dirai rien de plus sur ce sujet

pour le moment ; mais il y a une autre question à laquelle je réfère avec beaucoup de satisfaction.

On a dit, lorsque la politique a été proposée, qu'elle serait moins favorable à la Grande-Bretagne qu'aux Etats-Unis, et que, par conséquent, ce n'était pas une sage politique. Il y a de cela douze mois, et quel changement prodigieux s'est opéré dans cet intervalle, pendant lequel ces messieurs s'imaginaient que le tarif opérerait contre l'Angleterre et en faveur des Etats-Unis ! A présent que le résultat s'est trouvé être favorable à l'Angleterre et défavorable aux Etats-Unis, leur ton a changé. J'ai établi le fait, qui n'a pas été contredit, que les droits sur l'ensemble des objets importés de la Grande-Bretagne ne s'étaient accrus que d'un pour cent, tandis qu'ils s'étaient accrus de trois pour cent sur ceux importés des Etats-Unis.

Avant de terminer mes remarques, je dirai un mot de la prétendue hostilité contre la politique nationale qu'on a voulu faire voir chez le public. On a dit que nous avons une preuve de l'existence de cette hostilité dans le résultat des élections qui ont eu lieu. Y a-t-il eu dans une seule élection pour cette Chambre quelque signe d'un changement dans l'opinion, sur ce point, depuis le 17 septembre 1878 ? On a dit et redit que les élections d'Ontario prouvaient que la politique nationale avait perdu son prestige aux yeux du peuple de cette province.

PLUSIEURS VOIX : Et c'était vrai.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Eh ! bien, monsieur l'Orateur, je ne suis pas un résident d'Ontario. J'ai eu l'occasion de visiter cette province.

UNE VOIX : Ce fut une agréable visite.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Oui, ce fut une visite agréable. Mais il était impossible à quiconque visitait Ontario, avant ces élections, d'en venir à une autre conclusion que la politique nationale était de toutes les politiques la plus populaire. Quels sont les faits ? A venir jusqu'à deux jours avant les élections, l'organe en chef du parti, les chefs même protestaient contre l'idée qu'on leur attribuait de faire la lutte sur le terrain de la politique nationale.

M. MACKENZIE : Pourquoi l'avez-vous fait, alors ?

SIR SAMUEL L. TILLEY : Pourquoi nous l'avons fait ? Parce que nos amis virent que ceux de monsieur Mowat auraient la majorité s'ils n'étaient pas divisés par la politique nationale. Les amis de monsieur Mowat disaient : " Nous avons été défaits dans Ontario, aux élections fédérales. Abandonnons ce terrain entièrement, et restons dans les anciennes limites des partis ; c'est ainsi que nous réussirons ; sinon, nous serons battus."

M. MACKENZIE : Et que faites-vous ?

SIR SAMUEL L. TILLEY : Les libéraux-conservateurs savaient que la politique nationale était populaire, et, comme ils se trouvaient dans l'opposition, il était naturel qu'il essayassent, pour cette raison, d'en faire leur programme et de fournir à nos amis un moyen de succès.

M. MACKENZIE ; Autant qu'il était en votre pouvoir d'en faire votre programme, vous l'avez fait.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Mais les libéraux n'en voulaient pas ; et c'est pourquoi les élections d'Ontario ne constituent aucunement la preuve de l'impopularité de la politique nationale. Voyons un peu ce qui en est. On a donné un autre fait comme preuve de la popularité de la politique nationale dans le pays. Le peuple, en Angleterre, s'est prononcé contre la politique étrangère du gouvernement Beaconsfield, et l'on représente ce fait comme une preuve de l'impopularité du tarif parce que, ainsi que l'a dit l'honorable député de Durham-Ouest, c'est le signe de temps meilleurs qui approche. Comment ? Parce que le parti libéral, en Angleterre, a réussi à obtenir une majorité contre la politique étrangère de lord Beaconsfield, c'est un signe de temps meilleurs ? On a dit que l'opposition se réjouissait beaucoup. " Et pourquoi," fut-il demandé ? " Parce qu'il paraît que des arrangements ont eu lieu entre le chef actuel de notre gouvernement et lord Beaconsfield au sujet de l'établissement et du développement du Nord-Ouest ; et les membres de l'opposition disent que tout cela est fini maintenant."

A présent, monsieur l'Orateur, on serait porté à croire qu'un changement qui devrait nous priver de la prétendue assistance que nous attendions dût être un sujet de regret et non de réjouissance.

L'aurore de temps meilleurs ! Je pense, monsieur l'Orateur, que nous sommes à la veille de véritables temps meilleurs. Je crois que la politique inaugurée par le gouvernement actuel a été l'aurore de temps meilleurs, par l'encouragement donné aux industries du pays, en réservant le marché national pour les produits de nos fermes, en donnant de l'ouvrage à chacun, et en préparant les vastes territoires du Nord-Ouest pour les millions d'habitants qui le peupleront dans l'avenir. Voilà les temps meilleurs.

Et je n'hésite pas à dire, monsieur l'Orateur, que, lorsque le parlement se réunira à la prochaine session, nous serons en plein dans ces temps meilleurs ; le succès de notre politique sera assuré, et la prospérité du pays sera si manifeste, que les plus chauds adversaires de cette politique seront forcés d'admettre son excellence et de reconnaître son utilité.

Oui, monsieur l'Orateur, des temps meilleurs approchent, et c'est en ayant foi dans leur venue que je soumetts les résolutions que j'ai déjà mises entre vos mains.

SIR ALBERT J. SMITH : Je sens que je manquerais à mon devoir si je ne faisais pas quelques observations à l'occasion de ce débat, d'autant plus que je faisais partie de l'ancienne administration et que je représente la même province que l'honorable ministre des finances. La ligne de conduite que cet honorable monsieur a observée ce soir me rappelle les jours d'autrefois. Je me souviens qu'il y a douze ou quinze ans l'honorable monsieur, qui était alors libéral, et qui est aujourd'hui tory . . .

SIR SAMUEL L. TILLEY : Toujours libéral.

SIR ALBERT J. SMITH : Je ne dirai pas qu'il est renégat. Il était libéral, et je ne puis m'empêcher de penser qu'au fond il l'est encore ; mais il s'est converti au torysme. Il a joué ce soir le rôle de prophète, rôle qu'il s'est donné pendant plusieurs années. Il est prophète en effet, mais faux prophète ; ses prophéties ne se sont jamais réalisées et elles ne se réaliseront jamais.

Il a toujours parlé à la Chambre avec une dignité et un décorum qui, je dois le dire, ne distinguent pas l'honorable député de Cumberland (sir Charles Tupper), lequel s'est réellement surpassé, l'autre soir, sous ce rapport ; ses exagérations ont

SIR SAMUEL L. TILLEY.

laissé dans l'ombre celles dont il est cotumier ; son discours était rempli de reproches, d'invectives et de menaces, et j'ai été surpris d'entendre l'honorable ministre des finances, qui dit ne pas se permettre le genre des reproches, confirmer ce discours de son collègue ; je dis qu'un pareil discours ne convient pas à un homme de sa position non plus qu'à la dignité de la Chambre.

Il a parlé du scandale du Pacifique et déclaré que ça été l'un des actes les plus brillants de sa vie de le justifier et de le défendre. Je n'aime pas à rappeler des souvenirs qu'il ne m'est point agréable d'évoquer ; mais je ne puis permettre à l'honorable monsieur d'attaquer les autres à l'occasion de l'attitude qu'ils ont prise sur la motion présentée par mon honorable voisin de droite (monsieur Huntington). Quant à moi, j'ai observé une conduite indépendante dans cette affaire que l'honorable monsieur veut faire revenir sur le tapis, pourquoi ? Je l'ignore.

Il dit que tous ceux qui ont désapprouvé cette transaction se sont rendus coupables de fraude et de corruption, et que la dissolution du parlement en 1874 a été une attaque nocturne contre le peuple. Le peuple a fort bien compris cette transaction, et, obéissant à ce que je crois être mon devoir, je désire rappeler quelques faits au sujet de ce scandale du Pacifique. L'honorable monsieur ne sait-il pas que tout le monde a été unanime à le condamner, non-seulement les membres de cette Chambre, mais encore le sentiment public et la presse d'Angleterre. Qu'est-il arrivé au sujet de cette transaction que je voudrais oublier ? mais je ne puis permettre à l'honorable député de Cumberland (sir Charles Tupper) de nous attaquer, moi et mes collègues de l'opposition, parce que nous avons cru de notre devoir de la censurer ? Pour faire voir la nature de cette transaction il suffit de lire les quelques extraits suivants de la correspondance officielle :

Extrait d'une lettre de Sir Hugh Allan à M. G. W. McMullen, datée le 6 août 1872.

“ Hier, nous avons conclu un arrangement en vertu duquel le gouvernement s'engage à former une compagnie exclusivement canadienne, suivant mes desirs ; et il est entendu que je serai nommé président, que mes amis et moi aurons la plus grande partie du capital-actions, et que le contrat pour la construction du chemin de fer sera donné à cette compagnie, aux termes de l'acte du parlement.

Les Américains devront être exclus avec soin de l'entreprise, de crainte qu'ils ne la sacrifient au chemin du *Northern Pacific*, mais j'espère que nous pourrons parer à cela d'une façon ou d'une autre. Nous n'en sommes pas arrivés là sans d'énormes déboursés. J'ai déjà déboursé plus de \$200,000 et j'ai encore à payer au moins \$100,000. Je tiens à savoir maintenant ce que veulent faire nos amis de New-York."

"(Privée et confidentielle.)

"Montréal, 30 juillet 1872

"Cher sir Hugh,—Les amis du gouvernement s'attendent à recevoir des fonds dans les prochaines élections; et tout montant que vous, ou votre compagnie avancera, dans ce but, vous sera remboursé. Un memorandum des besoins immédiats est ci-joint.

"Votre tout dévoué,

(Signé),

"G. E. CARTIER."

Besoins actuels :

Sir John A. Macdonald	\$ 25,000
Honorable M. Langevin	15,000
Sir G. E. Cartier	20,000
Sir John A. (additionnel)	10,000
Hon. M. Langevin (additionnel)	10,000
Sir G. E. Cartier (additionnel)	30,000

Montréal, 24 août 1872.

"Cher M. Abbott.—En l'absence de sir Hugh Allan, je vous serais beaucoup obligé si vous pouviez fournir au comité central, une somme additionnelle de \$20,000 aux mêmes conditions que celles stipulées pour le montant écrit par moi au bas de ma lettre du 30 ultimo à sir Hugh.

"GEO. F. CARTIER."

"P. S.—Veuillez aussi envoyer une somme de \$10,000 à sir John A. Macdonald aux mêmes conditions."

"Reçu de Sir Hugh Allan, par les mains de M. Abbott, vingt mille piastres pour fins d'élections générales à être prises ci-après suivant les conditions du 30 juillet et conformément à la demande contenue dans la lettre du 24 courant.

(Signé)

"J. L. BEAUDRY.

"HENRY STARNES.

"L. BÉTOURNAY.

"P. S. MURPHY."

"Montréal, 26 août 1872."

Les honorables messieurs de la droite font voir par leurs démonstrations qu'ils n'aiment pas qu'on leur rappelle ces faits. Ils préféreraient sans doute entendre l'honorable député de Cumberland insulter tous ceux qui ont désapprouvé cette transaction. Il serait bon, cependant, qu'ils écoutassent les deux partis. Je continue :

"Toronto, 26 août 1872.

"A l'honorable J. J. C. Abbott, Sainte-Anne :
"Immédiate et privée.

"J'ai absolument besoin de dix mille autres dollars; ce sera ma dernière demande. Ne me manquez pas. Réponse aujourd'hui.

"JOHN A. MACDONALD."

"Montréal, 20 août 1872.

"Sir John A. Macdonald, Toronto.

"Tirez sur moi dix mille piastres.

"J. J. C. ABBOTT."

"Toronto, 26 août 1872.

"A vue payez à mon ordre, à la banque des Marchands, la somme de dix mille piastres pour valeur reçue.

"JOHN A. MACDONALD."

(Endos)

"Payez à l'ordre de la banque des Marchands du Canada.

"JOHN A. MACDONALD."

Puis, cinq jours après, sir John A. Macdonald télégraphiait pour demander dix autres mille piastres.

M. BOWELL : Lisez la lettre où il est question de la distribution des fonds.

SIR ALBERT J. SMITH : Je ne comprends pas très bien ce que veut l'honorable monsieur. Il peut lire lui-même le passage dont il parle. Je répète que ce n'est pas mon plaisir de donner lecture de ces lettres; mais je m'en rapporte aux honorables députés des deux groupes de la Chambre de décider s'il sied bien à l'honorable député de Cumberland, au bout de sept ans, de parler en toutes occasions de cette transaction particulière pour insulter ceux qui l'ont condamnée. Chaque fois qu'il m'attaquera de cette façon, moi et mes honorables collègues de l'opposition, je me servirai de ces lettres contre lui.

L'honorable monsieur nous a dit que le bilan de l'ancienne administration ne contenait qu'une seule bonne mesure : le règlement de la question des pêcheries. Il prétend que nous avons été obligés de choisir comme commissaire des pêcheries un monsieur qui n'était pas dans nos rangs, mais membre du parti opposé et ami personnel de sir John A. Macdonald. Je ne suis pas prêt à dire que sir Alexander Galt fût alors un ami personnel du premier ministre actuel. Je sais que durant les deux dernières années qu'il a

passées en parlement, il a opposé sir John A. Macdonald et son administration. Pendant plusieurs années ils ont été associés ensemble, et ils peuvent avoir été amis personnels. Pourquoi n'aurions-nous pas nommé sir Alexander Galt commissaire, lors même qu'il fût l'ami du premier ministre actuel ?

Laissez-moi expliquer les circonstances qui se rattachent à la commission d'Halifax. Quand l'ancienne administration eut à s'en occuper, notre premier soin fut de voir qui nous devions choisir pour être commissaire. Nous décidâmes de ne nommer aucun de nous, jugeant qu'ils serait inopportun de choisir un membre du gouvernement. Le nom de sir Alexander Galt fut suggéré, et personne en cette Chambre ne rend plus sincèrement que moi hommage à son caractère élevé et à sa compétence à remplir la mission qu'il s'agissait de lui confier, et c'est un véritable plaisir pour moi de parler avec éloge de sa grande habileté, et de sa loyauté envers son pays. Nous fûmes d'avis qu'un tel homme, qui avait occupé pendant plusieurs années le poste de ministre des finances, qui était bien connu ici et en Angleterre, avait des qualités spéciales pour cette mission. Nous ne nous arrêtâmes pas à connaître ses préférences politiques ni à demander s'il était l'ami de sir John A. Macdonald : cela importait peu.

Sir Alexander Galt fut donc nommé, et lorsque la commission se réunit à Halifax, il s'acquitta de ses devoirs avec une dignité et une impartialité parfaites. Deux messieurs d'une haute réputation et d'une habileté considérable lui furent associés. Les Etats-Unis étaient représentés par le juge Foster qui avait avec lui un avocat célèbre, M. Dana, bien connu dans le monde de la jurisprudence et de la littérature, ainsi que M. Prescott, de Washington. Nous nous réunîmes à Halifax, préparâmes notre cause, fîmes venir nos témoins, et l'enquête prit plusieurs mois.

J'eus beaucoup à faire dans les démarches préliminaires et dans la préparation de la cause. J'ai donné, pendant des mois, tout mon temps et toute mon attention à ce travail, sans recevoir la moindre compensation pécuniaire. J'étais aidé de monsieur Witcher et de deux autres messieurs du département qui ont rendu de bons services ; quant à la partie

professionnelle relative à l'enquête, j'ai été secondé par d'habiles avocats. J'avais aussi, associé avec moi, monsieur Ford, l'agent du gouvernement britannique. Mais j'ai eu toute la responsabilité de veiller à cette affaire au nom du gouvernement ; je n'ai pas eu l'avis de mes collègues, attendu qu'ils étaient loin du théâtre de l'enquête. Je me suis efforcé de remplir fidèlement mes devoirs, et je pense que je comprenais la cause.

L'honorable député de Cumberland, qui ne veut pas donner à un adversaire politique crédit de ses actions, et qui était à Halifax pendant l'enquête, n'y a pas assisté et ne connaissait rien de la cause non plus que de la manière dont elle était conduite. Cela ne l'a cependant pas empêché, après son élection, de me vilipender, bien que nous eussions été pendant trente ans dans des relations d'amitié personnelle ; du moins je n'avais jamais eu aucune altercation avec lui, et nous avons représenté pendant plusieurs années deux comtés voisins, lui à la Nouvelle-Ecosse et moi au Nouveau-Brunswick. J'avais fait mon élection honorablement, et je ne m'étais jamais permis à son égard des expressions irrespectueuses ni aucune personnalité. Eh ! bien, le jour de la déclaration dans son comté, l'honorable ministre des chemins de fer fit contre moi une sortie violente et m'injuria effroyablement, me représentant comme traître au pays, comme quelqu'un qui n'y avait aucun intérêt et qui paraissait vouloir sa ruine.

Bien plus. Non content de cela, après la bataille et alors qu'on aurait pu le croire content, il se rendit à une assemblée qui eut lieu dans mon comté, à Moncton, accompagné de l'honorable ministre des finances et de l'honorable député de King, N.-B. (monsieur Denville) où il crut devoir m'injurier encore. Il dit à mes électeurs que j'étais un chercheur de place et que je l'avais toujours été, que j'avais frappé à la porte de son administration pour lui demander de l'emploi. Si ce que je dis là n'est pas vrai, qu'il me donne le démenti. Il ajouta que son gouvernement m'avait refusé, et que, s'il m'eût accordé ce que je demandais, j'aurais été ministériel au lieu d'être oppositionniste.

L'honorable député de Cumberland savait pourtant que ce qu'il disait n'était pas la vérité, et il avait à ses côtés son

honorables collègues des finances qui savait aussi que ce n'était pas le cas. S'il est juste, l'honorable premier ministre dira sans doute que je n'ai jamais demandé de places ; mais il a été assez bon, ainsi que l'honorable ministre des chemins de fer lui-même, de m'offrir le poste de lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick. Ce dernier m'a offert encore la charge de lieutenant-gouverneur de la Nouvelle-Ecosse et un portefeuille de ministre dans le gouvernement d'alors. Deux fois on m'a offert un portefeuille de ministre, et j'ai décliné chaque fois ; et cependant l'honorable monsieur a eu la hardiesse de déclarer dans mon comté que j'avais demandé et été refusé par ses collègues et lui.

N'ai-je pas raison de me plaindre aussi de la conduite de l'honorable ministre des finances qui laissait passer cette assertion sans la contredire. Nous avons été collègues dans le gouvernement du Nouveau-Brunswick dix ou douze ans avant la Confédération, et j'en appelle à lui : ai-je jamais demandé une charge quelconque soit au gouvernement provincial, soit au gouvernement local ? ... L'honorable monsieur me rend la justice de dire que non ; alors pourquoi n'a-t-il pas contredit l'accusation que son collègue des chemins de fer portait en sa présence ? Il me semble que c'était son devoir.

L'honorable ministre des chemins de fer devait être animé de très mauvais sentiments à mon égard ; je ne puis expliquer sa conduite autrement. Injurier et vilipender paraît être un instinct de sa nature. Tout ce que je demande, c'est justice, et je pense que la plupart de mes collègues de la députation nationale me l'accorderont, à quelque parti qu'ils appartiennent.

Je vais me permettre, maintenant, de lire, sur le *Times* de Moncton, le compte-rendu d'un discours que l'honorable monsieur a prononcé le 27 septembre 1878, dix jours après nos élections, et dans lequel il me traite de la façon que je viens de dire :

“ Au temps où il était ministre de la marine et des pêcheries, monsieur Mitchell proposa de protéger nos pêcheries en organisant une flotte. Cette idée fut tournée en ridicule par monsieur Mackenzie et ses amis, mais monsieur Mitchell organisa sa flotte qui protégea les droits de nos pêcheurs. C'est ainsi que d'autres industries devraient être protégées.

“ Sir Albert Smith s'est étendu longuement

sur la commission des pêcheries. Il devrait avoir honte d'en parler. Le traité de Washington, en vertu duquel la sentence arbitrale fut rendue, a été enlevé à la pointe de la bayonnette contre monsieur Mackenzie et son armée. L'ancien gouvernement avait fait le traité et choisi monsieur Mitchell pour représenter le Canada dans la commission. Monsieur Mitchell avait préparé la cause—cause qui, étant bien conduite, devait assurer une bonne adjudication au Canada. Mais le gouvernement actuel—et il mérite qu'on lui en tienne compte—reconnut qu'il n'avait pas dans ses rangs un homme d'une habileté suffisante et il choisit pour représenter le Canada dans la commission sir A. T. Galt, un vieil ami de sir John A. Macdonald. Le chevalier mérite son titre pour avoir confié la mission à monsieur Galt au lieu de la remplir lui-même, car il nous a assuré par la cinq millions et demi au lieu d'un demi-million qu'il aurait obtenu autrement. Le peuple serait ingrat s'il s'objectait à son titre, car il nous a réellement sauvé \$5,000,000 en reconnaissant sa propre incapacité et en confiant à monsieur Galt une tâche qu'il ne pouvait accomplir lui-même.

“ Sir John A. Macdonald—et je ne puis mentionner ce nom sans confirmer pleinement les observations de monsieur Tilley que sir John est le plus grand homme du Canada, un homme qui a rendu des services éminents à son pays, même à ses dépens, un homme de talents transcendants qui aurait pu jouir de tous les avantages que procure la fortune, s'il avait voulu éviter la vie publique—sir John A. Macdonald, dis-je, avait demandé à monsieur Mitchell de remplir la mission à laquelle sa charge lui donnait droit ; mais monsieur Smith, qui avait le même droit, s'en est désisté, et il a par là sauvé au moins \$5,000,000 qui n'aurait été perdus pour le pays s'il eut conduit la cause lui-même.”

Loind'avoir combattu le traité de Washington, je l'ai appuyé. Lorsque sir John A. Macdonald revint de Washington, je sentis que la solution de la question était injuste à l'égard de nos populations, mais que de graves conséquences pourraient résulter de notre opposition, attendu que les véritables intérêts de la Confédération et de l'empire exigeaient que nous acceptassions le traité.

Je ne sais pas si l'honorable premier ministre, dont nous admettons tous la remarquable habileté, connaît cette assertion de l'honorable député de Cumberland ; mais après ces explications, la Chambre est-elle prête à approuver les calomnies dont il m'a abreuvé ? Comment peut-il savoir que, si j'eusse été commissaire au lieu de sir Alexander Galt, le Canada n'aurait reçu que \$500,000 des Américains, au lieu de \$5,500,000 ? Il en parle bien à son aise ! Il ne connaît rien de mes services en rapport avec la commission des pêcheries.

Sir Alexander Galt, un témoin digne de foi, un homme dont il a parlé ici en termes si élogieux, dans lesquels je concours pleinement du reste, a eu occasion, lui, de les connaître et de savoir si, en réalité, ils valaient quelque chose. M. Ford, l'agent britannique, a-t-il eu occasion, lui aussi, d'apprécier la valeur de mes services? Je crois que oui. Eh! bien, j'en appelle au témoignage de ces deux messieurs contre l'assertion de l'honorable député de Cumberland. En toute autre circonstance, ce serait de l'égoïsme de ma part de parler de ces choses; mais comme homme public, je me dois à moi-même de repousser les calomnies dont j'ai été l'objet. Écrivant au comte de Derby, le 24 novembre 1877, au lendemain du jour où la commission termina ses travaux, sir Alexander T. Galt parlait de mes services en ces termes :

“ Dans toutes les procédures monsieur Ford a été très habilement secondé par monsieur Albert J. Smith, ministre de la marine et des pêcheries, qui a régulièrement assisté aux séances de la commission comme représentant du gouvernement canadien, et dont il m'est difficile de parler autrement que dans les termes les plus flatteurs.

“ En ma qualité de commissaire, j'ai eu l'occasion d'apprécier la grande valeur des services de ces deux messieurs, et je les signale très respectueusement à l'attention du gouvernement de Sa Majesté.”

Voilà le témoignage de sir A. T. Galt. L'honorable député de Cumberland dira peut-être qu'il n'a aucune valeur; mais je ne crois point que sir Alexander aurait parlé de la sorte s'il ne s'était pas cru justifiable de le faire.

Dans son rapport au gouvernement M. Ford dit, en parlant de moi :

“ Mais placé, ainsi que j'en ai eu la bonne fortune pendant les six derniers mois, en rapports presque journaliers avec lui, je ne puis m'empêcher de faire connaître à Votre Seigneurie, l'aide efficace qu'il m'a donnée dans l'accomplissement de mes devoirs comme agent britannique dans la commission d'Halifax. A sa cordiale coopération dans toutes les matières qui touchaient aux intérêts des deux pays, ainsi qu'à ses efforts incessants au soutien de notre cause, doit être attribué le succès de l'enquête qui vient de finir et qui a été couronnée par un résultat aussi satisfaisant.”

Voilà le témoignage de ces deux messieurs. Il était naturel que, dans la position où je me trouvais et pénétré de ma responsabilité vis-à-vis du pays, je tins vivement au succès de la cause, j'y consacrai tous les talents que je puis possé-

der. Aussi, j'ai trouvé extrêmement dur, de la part de l'honorable député de Cumberland—vu que je n'avais eu aucune altercation personnelle avec lui—qu'il se soit permis de me diffamer de la sorte, et c'est pour répondre à ses calomnies que je me suis cru obligé de produire ces témoignages. Si la chose était nécessaire, je ne craindrais pas d'en appeler à l'honorable ministre de la justice qui était à Halifax tout le temps qu'a duré l'enquête; je ne craindrais pas non plus d'en appeler aux députés d'Halifax qui connaissent aussi quelque chose de mes services.

A Moncton, l'honorable député de Cumberland a dit à mes électeurs qu'il veillerait sur leurs intérêts, qu'il serait leur ami et que j'avais manqué à mes devoirs envers eux. On sait que Moncton est le grand centre du chemin de fer Intercolonial dont les ateliers se trouvent là. Eh! bien, l'honorable monsieur a favorisé Moncton et les ouvriers en en voyant des centaines de ces ateliers. Je dois dire aussi qu'il a paru croire que c'était nécessaire pour lui de faire quelques économies apparentes dans les dépenses se rattachant à l'administration du chemin de fer Intercolonial, attendu qu'il avait accusé l'ancien gouvernement d'extravagance et de corruption à propos de cette même administration; c'est pour cela qu'il a renvoyé des centaines d'ouvriers: je ne crois pas qu'il y ait actuellement, dans les ateliers de Moncton, la moitié du nombre d'ouvriers qui étaient employés lors des dernières élections générales.

L'honorable monsieur a cru devoir, pour faire montre d'économie, réduire les salaires des employés du chemin de fer sur toute la ligne, même les salaires qui étaient déjà insuffisants. Aujourd'hui les salaires des employés de l'Intercolonial sont beaucoup moindres que ceux qui sont accordés dans presque toutes les autres divisions du service civil du Canada. Je le demande: pourquoi frapper les seuls employés du chemin de fer? Pourquoi ne pas appliquer cette économie aux autres fonctionnaires et employés du gouvernement? Je constate par le budget que dans d'autres divisions du service civil le nombre des fonctionnaires a été multiplié et le chiffre des appointements augmenté.

L'honorable monsieur nous disait l'autre jour que ce chemin de fer commence à rapporter des profits au gouvernement depuis qu'il en a l'administration. Or, on

sait fort bien dans tout le pays que l'Intercolonial s'en va en ruines; partout, de Monoton à la Rivière-du-Loup, il y en a des preuves évidentes, et c'est le résultat de cette fausse économie. J'affirme que des changements sont absolument nécessaires. Mais la droite nous dit que nous ne devons pas critiquer l'administration de l'Intercolonial, que nous manquons de patriotisme en la critiquant, que nous comprométons les meilleurs intérêts du pays, que nous faisons tort à la réputation du chemin dont le public voyageur ne voudra plus se servir, et que, par conséquent, nous n'en devons rien dire. Mon honorable ami de Norfolk-Nord (monsieur Charlton) critiquait les réglemens concernant les terres du Nord-Ouest; le ministère lui a dit immédiatement: "Quel droit avez-vous d'en parler? Votre discours va aller à l'étranger et fera du tort au pays: taisez-vous!"

Abordant maintenant la question de la politique nationale, je suis obligé de rappeler des événements qui se sont produits il y a plusieurs années et se rattachant à la Confédération—la carrière de l'honorable ministre des finances à l'époque où il jouait le rôle de faux prophète. Après avoir assisté à la conférence de Québec, et convenu, au nom du Nouveau-Brunswick, d'accepter 80 centins par tête sur la population de 1861 et \$63,000 pendant dix ans, il retourna dans la province et, dans des assemblées publiques, conseilla au peuple d'accepter ces conditions. Il se montra très étonné que les délégués à la conférence eussent consenti à offrir des conditions aussi généreuses à la population du Nouveau-Brunswick; mais je lui demanderai: où en serait-elle aujourd'hui si elle avait suivi son conseil? Elle serait en banqueroute et sans espoir d'en sortir. Elle a un revenu de près de \$600,000, plus que le double de ce qu'il aurait été si on l'eût écouté; cela ne l'empêche pas d'être dans une grande gêne pécuniaire, et elle en est réduite à faire flèche de tout bois.

Il est peut-être nécessaire que je rappelle un fait: l'honorable monsieur nous a dit que le Nouveau-Brunswick deviendrait le Birmingham de toute la Confédération, et que la population de cette province approvisionnerait Québec et Ontario. Eh! bien, monsieur l'Orateur, le peuple est désappointé; on lui avait fait espérer de grandes choses qui ne se

sont pas réalisées, et, tout en faisant des vœux pour que la Confédération ne soit pas dissoute, je crois que s'il était consulté au scrutin, le peuple du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'Île du Prince-Edouard se prononcerait très carrément contre l'Union.

Les promesses de prospérité que l'honorable monsieur nous avait faites ne se sont pas accomplies. Je ne veux pas dire qu'il ait délibérément trompé les populations; mais il s'est livré à cette fantaisie de prophéties qu'il se permet pour atteindre un but. Il nous a dit quarante fois ce soir que les bons temps arrivent; c'est le genre de prophéties et de visions qu'il a cultivé pendant toute sa carrière politique.

Dans le moment il paraît être protectionniste ardent; j'aimerais à savoir depuis quand il est devenu aussi enthousiaste sur ce point. J'ai dit que mon honorable ami est tory de libéral qu'il était; je voudrais maintenant qu'il nous dirait quand il est passé du libre-échange à la protection. Jusqu'au changement d'administration, il ne nous avait jamais rien dit de la protection. Je dois citer un discours qu'il prononçait en 1873, et qui montre encore une fois qu'il est un faux prophète.

Il disait :

"Je voudrais vous porter avec moi, en imagination, à la fin des dix prochaines années, alors que le chemin de fer du Pacifique sera construit. Je pense qu'il y a trop de patriotisme, dans cette Chambre et dans le pays, pour qu'on puisse laisser les considérations personnelles ou politiques empêcher l'exécution de cette entreprise nationale. Je compte autant sur la réalisation de ce projet que j'ai foi dans les déclarations que le parlement a faites depuis cinq ans. Nous irons jusqu'au Pacifique. Nous voyons que les mineurs qui travaillent là-bas paient 14 centins la livre tout ce qui entre dans leur consommation, et il leur faut gagner \$4 ou \$5 par jour s'il veulent être en mesure d'y rester.

"La Chambre peut apprécier quel effet sera produit dans cette lointaine colonie quand le chemin de fer sera en pleine opération, et quand le mineur pourra y vivre avec \$1 par jour. Il y aura une nombreuse et rapide affluence de population, et ces fertiles vallées seront développées par des cultivateurs industriels qui sauront retirer de leurs travaux une ample rémunération.

"Le produit de leurs terres sera transporté aux ports de mer par le chemin de fer du Pacifique, et il en résultera pour le revenu fédéral une augmentation considérable.

"Revenons un peu à l'Est, et visitons les territoires du Nord-Ouest. Ne devons-nous

pas nous attendre que, lorsque le chemin de fer le traversera, ce territoire qui n'a pas de supérieur sur le continent, qui est susceptible du plus haut degré de culture et qui a trois fois les dimensions de l'État de l'Illinois, aura, avec les mêmes facilités de chemin de fer qu'avait il y a vingt-cinq ans ceux qui se sont établis dans le pays, une population assez considérable pour nous permettre d'établir entre Manitoba et les Montagnes-Rocheuses, une ou deux voies qui contribueront au trésor de la Confédération.

« Rapprochons-nous encore un peu plus de l'Est : lorsque le système des canaux sera terminé, qu'il y aura des liaisons avec le chemin de fer du Pacifique au fond du lac Supérieur, et que les colons du Nord-Ouest, produisant plus qu'ils n'auront besoin, nous enverront leur surplus par toutes ces voies de communication, le commerce de Toronto qui a doublé durant les cinq dernières années sera quadruplé, London et Hamilton seront également favorisés, et tout cela contribuera au revenu de la Confédération.

« Rapprochons-nous toujours de l'Est : entrons dans la province de Québec, et voyons Montréal. Rien au monde n'empêchera cette ville de devenir la rivale de New-York. Quant à la vieille cité de Champlain, grâce à l'esprit public que ses citoyens ont témoigné dans ces derniers temps, elle prendra le second rang dans la province après Montréal et doublera son revenu.

« Arrivant maintenant à ma province, qui a peut être des avantages limités, comparée à Ontario et Québec ; elle sera prête à prendre sa part de ce grand commerce d'expédition. Quant à la Nouvelle-Ecosse, je n'ai aucun doute qu'avant l'expiration des dix ans elle aura un chemin de fer qui s'étendra du Cap-Breton jusqu'à la partie la plus occidentale de la province. Halifax aura sa part du commerce comme résultat nécessaire de l'Intercolonial ; et on peut raisonnablement espérer que cela, avec le développement de ses vastes ressources minières, lui permettra de contribuer plus largement au revenu fédéral. Avec toutes ces influences, ne devons-nous pas attendre un revenu amplement suffisant pour faire face à l'augmentation des dépenses ? »

C'est une coïncidence remarquable que l'honorable monsieur, qui était ministre des finances en 1873, tout comme aujourd'hui où son honorable collègue le député de Cumberland (sir Charles Tupper) le proclame le sauveur du pays, ait fait un pareil discours. Voilà, M. l'Orateur, les rêves de fantaisie qu'il faisait en 1873. Sept ans se sont écoulés depuis, et laquelle de ses prophéties s'est réalisée ? Il voudrait bien nous le dire, mais il ne le peut. L'extrait que je viens de lire de son discours prouve aussi clairement qu'il est possible de prouver un fait, qu'en 1873 l'honorable monsieur n'était pas protectionniste, mais partisan d'un tarif basé sur les besoins du revenu.

SIR ALBERT J. SMITH.

Il nous disait alors, sous sa responsabilité de ministre des finances, qu'en vue de l'augmentation des dépenses, tout ce que nous avions à faire était d'augmenter les taxes de 2½ pour cent. Je serais curieux de savoir s'il avait alors l'idée de la protection, et quand cette idée est entrée dans son esprit ; est-ce à Frédéricton, tandis qu'il jouissait, comme lieutenant-gouverneur, de l'*odium cum dignitate*, qu'il a résolu le problème ? C'est une coïncidence bien remarquable. Il ne préconisait alors qu'une augmentation de 2½ pour cent ; mais sept ans après, il préconise une politique qui comporte une taxe de 26 pour cent sur les marchandises imposables, et de 20 pour cent sur les importations en franchise et imposables.

C'est l'honorable député de Cumberland qui a dit que pendant les cinq années de notre administration nous avons plongé le pays dans de graves difficultés en augmentant ses dettes. J'ai attendu pour voir si cette assertion serait répétée par l'honorable ministre des finances, mais elle ne l'a pas été. Et je crois qu'il est une bien meilleure autorité que l'honorable député de Cumberland. J'affirme, ce que l'honorable monsieur a de fait admis, que l'augmentation des dépenses, pendant notre administration, a été le résultat de l'exécution de travaux publics dont la responsabilité remontait à nos prédécesseurs. L'honorable ministre des finances accusait lui-même, en 1873, des obligations au montant de \$60,000,000 que son gouvernement nous léguait quelques mois après. Il était de notre devoir de continuer loyalement ces travaux avec les ressources que nous avions à notre disposition.

Ce sujet évoque le souvenir de plusieurs événements importants dans l'histoire du pays. Consultons par exemple les *Débats* de 1871, alors que nous discutons le projet de l'entrée de la Colombie britannique dans la Confédération. Quelle attitude ont prise sur cette question les honorables députés qui étaient alors, comme aujourd'hui, dans l'opposition ? L'honorable député de Lambton (monsieur Mackenzie), l'honorable député de Durham-Ouest (monsieur Blake), ainsi que plusieurs autres qui sont encore membres de la Chambre, protestèrent énergiquement contre l'acceptation de cette obligation terrible et insensée de construire le chemin de fer du Pacifique en douze ans.

Pour ma propre justification je crois devoir rappeler ici quelques observations que j'ai faites à cette époque. Il serait utile à ceux qui accusent l'ancienne administration d'avoir embarrassé le pays d'une dette énorme par la construction du chemin de fer du Pacifique, de lire les discours prononcés dans ce temps-là.

Je disais :

“ Il est deux considérations très importantes qui doivent nous retenir—l'une, c'est que nous nous éloignons des principes de la constitution dans la question de la représentation. Quant à l'aspect financier, je ne puis m'empêcher de penser que nous ferons au pays un tort irréparable par les dépenses qui seront encourues. Le chemin de fer coûtera au moins \$100,000,000 ; c'est comme si le gouvernement impérial demandait à l'Angleterre de se lancer dans une entreprise qui entraînerait un millier de millions. La question n'est-elle pas assez grave pour mériter le plus sérieux examen ? Je conjure le gouvernement de réfléchir. La foi du gouvernement est engagée par la résolution de terminer le chemin de fer dans l'espace de dix ans, dût le résultat être la ruine. Aucune réserve verbale ne pourrait avoir d'effet, les écrits seuls tiennent, et les expressions de la résolution sont claires : Si, dans deux ans, le chemin de fer n'est pas commencé, la Colombie britannique peut en appeler au gouvernement impérial. On nous a dit que les dépenses n'ohéneraient pas le peuple ; mais nous ne pouvons le croire, et personne n'osera dire qu'une compagnie se chargera de l'entreprise comme entreprise payante ; par conséquent, tôt ou tard le gouvernement devra se charger de toutes les dépenses, et les entrepreneurs voudront avoir la terre comme profit. Nous ne pouvons supposer que, même après sa construction, le chemin remboursera un dixième de ses frais d'exploitation ; dès lors, comment pouvons-nous croire que des capitalistes anglais se chargeront de l'entreprise ? L'honorable ministre des douanes a déclaré que si nous ne nous exécutons pas promptement, nous nous aliénerons la Colombie britannique ; mais cette considération mérite-t-elle d'être discutée ? Non. Si cela arrivait, ce serait l'affaire du gouvernement impérial. La Chambre est-elle prête à plonger le pays dans une aussi grande augmentation de la dette ? Cette dette est déjà de \$100,000,000, et il y a plusieurs charges qui proviendront du chemin de fer Intercolonial et d'autres travaux publics. L'acte d'Union stipule l'extension du système judiciaire, et elle n'a été retardée que parce que les finances fédérales n'étaient pas suffisantes. On ne saurait fixer le prix de revient du chemin de fer ; il peut être beaucoup plus élevé que le chiffre indiqué, et cependant coûte que coûte le pays se trouverait dans l'obligation de le terminer. Je m'oppose à la mesure parce qu'elle va infliger au peuple des charges qu'il n'est pas en état de supporter et plonger le pays dans la ruine.”

Il est souverainement injuste de nous accuser, comme l'a fait l'honorable député

de Cumberland, d'être responsables de l'état de dettes du Canada. Cette politique du chemin de fer du Pacifique a été le cauchemar du pays dès le moment de son inauguration. Lorsque nous arrivâmes au pouvoir, nous nous crûmes obligés de remplir autant que possible les engagements que le pays avait pris. Ceux qui composaient l'ancienne administration s'étaient opposés à ce projet de chemin de fer quand il fut proposé ; mais comme le pays s'était engagé à le terminer dans un espace de dix ou douze ans—bien qu'ils fussent persuadés que c'était absolument impossible—ils se dirent qu'il était de leur devoir d'exécuter, autant que la chose était praticable, le traité conclu avec la Colombie britannique. Mais qu'avons-nous fait, M. l'Orateur ? Notre premier ministre s'appliqua à recueillir autant de données, obtenues à l'aide d'explorations et d'études, avec instruments, qui pussent nous permettre de poursuivre l'exécution des travaux dans les limites de l'Acte de 1874, lequel décrétait que nous ne devions pas continuer l'entreprise, si cela avait pour résultat d'augmenter le chiffre des taxes.

Cependant, le gouvernement actuel est bien déterminé à poursuivre l'entreprise : la résolution présentée hier soir indique clairement sa politique à cet égard. L'opinion publique paraît être opposée à ce qu'il continue les travaux en la manière proposée. Il a adjugé, dans la Colombie britannique, 125 milles qui vont coûter \$10,000,000 à \$12,000,000. Il a dans cette Chambre une majorité puissante ; mais je l'avertis que le sentiment public lui est adverse sur ce point. Il peut y avoir une excuse dans l'ouverture des Territoires du Nord-Ouest par des communications de chemin de fer ; mais construire une ligne à travers les Montagnes Rocheuses est une entreprise que le trésor ne peut supporter, et qui priverait d'autres parties de la Confédération des crédits nécessaires aux travaux publics. Consultons le budget : que voyons-nous ? Le Nouveau-Brunswick est totalement négligé sous le rapport des travaux publics. Nous contribuons aux dépenses du chemin de fer du Pacifique, et on ne nous donne rien en retour. L'opinion publique demande au gouvernement de s'arrêter dans sa politique extravagante.

Il veut ouvrir le Nord-Ouest aux émigrants. Mais, monsieur l'Orateur, est-ce

un bénéfice pour le peuple de cette partie non établie de la Confédération ? Est-ce un bénéfice pour la population de nos provinces ? Non. Je suis fâché d'avoir à dire que l'exodo de nos population a pris des proportions alarmantes. De quel avantage cette politique de chemins de fer est-elle pour les provinces d'en-bas ? Elle peut convenir au Nord-Ouest, elle peut convenir aux spéculateurs de terrains et contribuer à son peuplement ; mais elle dépeuple les anciennes provinces. En effet, la moitié des émigrants qui sont allés à Manitoba l'année dernière venait des autres parties de la Confédération. Toutefois, le gouvernement est déterminé à traverser les Montagnes Rocheuses, et il cherche les moyens de retirer \$38,000,000 des émigrants, plus \$32,000,000 sur billets promissaires ; mais c'est une déception.

J'ai oublié, tantôt, de demander à l'honorable ministre des finances, quand il est devenu protectionniste. Je demanderai aussi à l'honorable premier ministre—car je sais qu'il va répondre suivant ses convictions honnêtes—s'il n'est pas vrai qu'il n'est devenu protectionniste que quand il a jugé absolument nécessaire de trouver un moyen de battre l'ancienne administration ?

SIR JOHN A. MACDONALD: Je puis répondre de suite à cette question. En 1859 sir Alexander Galt annonçait que la politique du gouvernement était "le Canada pour les Canadiens," et qu'elle avait pour but de modifier le tarif de façon à aider indirectement nos industries. Comme je viens de le dire, cette politique fut proclamée en 1859, et elle a toujours été la nôtre depuis.

SIR ALBERT J. SMITH: Est-il possible que mon honorable ami puisse dire devant cette Chambre et devant le pays que c'était son honnête conviction en 1859 et qu'il ne lui a donné effet qu'en 1878 ? Pourquoi n'avez-vous pas établi la protection plus tôt, puisque c'était votre idée ?

SIR JOHN A. MACDONALD: Parce que les Etats-Unis, par leur action, nous ont dispensé de cette nécessité, attendu que nous y avons un marché.

SIR ALBERT J. SMITH: L'honorable monsieur a gardé ses convictions en réserve pendant vingt ans. Assurément, il a manqué à ses devoirs en n'établissant pas plus tôt la protection, puisqu'il était convaincu qu'elle devait former

SIR ALBERT J. SMITH.

la base de notre politique fiscale. Non, il a changé sa politique.

L'honorable député de Cumberland nous a dit que sir Alexander Galt est un des plus grands financiers qui ait jamais paru dans le monde, qu'il est né financier, et que l'honorable ministre des finances était parfaitement justifiable de le consulter au sujet de la politique fiscale du pays.

SIR CHARLES TUPPER: Je ne saurais permettre à l'honorable monsieur de me prêter une assertion que je n'ai pas faite. Je n'ai pas dit ce qu'il m'attribue.

SIR ALBERT J. SMITH: N'a-t-il pas dit que l'honorable ministre des finances avait agi sagement en consultant sir Alexander Galt ?

SIR CHARLES TUPPER: En réponse au reproche que l'honorable ministre des finances a consulté sir Alexander Galt, j'ai dit que le pays s'en serait bien trouvé si l'ex-ministre des finances l'avait fait. Je n'ai pas dit que le titulaire actuel l'ait consulté. Je donne à l'imputation de l'honorable monsieur un démenti formel ; je dis que son assertion n'a pas de fondement. Il existe un compte-rendu de ce qui se passe ici ; qu'il consulte les notes du sténographe, et je le défie d'y trouver quoique ce soit qui puisse soutenir son assertion.

SIR ALBERT J. SMITH: L'honorable monsieur dit-il que l'honorable ministre n'a pas consulté sir Alexander Galt ? Peu importe ce qu'il a dit ; ce n'est pas une censure à l'adresse de son collègue. Il a dit que le prédécesseur de ce dernier "est le roi des déficits" et qu'un homme qui ne sait pas éviter les déficits n'est point fait pour être ministre des finances." Je pense qu'il a censuré l'honorable premier ministre en disant cela.

SIR CHARLES TUPPER: Je n'ai pas dit cela.

SIR ALBERT J. SMITH: Vous l'avez dit.

SIR CHARLES TUPPER: Non.

SIR ALBERT J. SMITH: Vous avez dit qu'il était le roi des déficits et que...

SIR CHARLES TUPPER: Je n'ai pas dit qu'un homme qui accumule les déficits n'est pas fait pour être ministre des finances. Je n'ai fait que citer ce

qu'avait dit l'ex-ministre des finances lui-même.

SIR ALBERT J. SMITH : Est-ce que tous les membres de cette Chambre n'ont pas entendu l'honorable monsieur dire " qu'un ministre des finances qui ne peut équilibrer la recette et la dépense est indigne de sa position " ?

SIR CHARLES TUPPER : J'ai cité ce que l'ex-ministre des finances avait dit à cet effet.

SIR ALBERT J. SMITH : Très bien ; continuons. Nous savons que pendant six ans, à partir de 1858, il s'est produit un déficit considérable ; et il me semble que l'honorable premier ministre actuel, qui était alors le chef du gouvernement, se trouve censuré par son collègue ; pourtant, je crois que celui-ci ne devrait pas le réprimander. Les déficits peuvent se produire en dépit de la plus grande habileté financière. Le flot de la dépression nous avait envahi ; le volume du commerce n'aurait pu être augmenté. Deux et demi pour cent furent ajoutés aux impôts publics et accrurent le revenu. Sir Alexander Galt, qui était alors ministre des finances, se déclara formellement opposé à une politique fiscale comme celle que nous avons aujourd'hui.

L'année dernière nous avons eu un déficit ; l'honorable ministre des finances n'était pas en faute, pas du tout. Cette année il accuse un déficit de \$560,000, mais je pense que ce déficit sera d'au-delà de \$2,000,000. Dans ce cas, l'honorable ministre des chemins de fer ne peut permettre à son collègue des finances de rester où il est. Ce dernier avait tout pour lui ; il a imposé des droits comme il a voulu, par conséquent il n'est pas excusable d'avoir un déficit. Cependant, son déficit augmentera tous les ans, parce que s'il impose des droits sur des articles fabriqués, il ne peut les importer, et dès lors il doit perdre du revenu. Maintenant le peuple est écrasé sous \$7,000,000 de taxes additionnelles. Je crois, cependant, que le ministre des finances ne recevra jamais autant d'argent qu'il en attend ; le peuple devra payer, mais cet argent n'ira pas dans le trésor.

On nous dit que la prospérité règne partout ; l'honorable ministre nous assure que Saint-Jean est prospère. Or, la dépression n'a jamais été aussi grande qu'en ce moment. Que disait-il au mois de décembre dernier ? La situation n'a guère

changé depuis. Il fut reçu avec beaucoup d'éclat par un grand nombre d'amis ; il s'est rendu à Frédéricton où il a eu du bon temps ; il a fait un grand nombre de visites, mais il a oublié M. Gibson qui emploie environ 3,000 ouvriers et qui est un des fabricants les plus importants que nous ayons dans le pays. A-t-il visité les scieries ? N'ont-elles pas droit à la protection ? Je le crois, et ce doit être l'avis de l'honorable député qui se trouve derrière lui et qui s'intéresse aux différents articles entrant dans l'exploitation de cette industrie.

UNE VOIX : Citez quelques-uns des articles dont le tarif a fait baisser les prix.

SIR J. ALBERT SMITH : Je ne pourrais m'arrêter à les énumérer ; la moyenne des impôts est de 20 pour cent, tandis qu'auparavant elle n'était que de 12½ pour cent seulement.

UNE VOIX : J'ai demandé à l'honorable monsieur de nous indiquer les articles dont se servent les fabricants de bois et dont le prix a haussé.

SIR ALBERT J. SMITH : Les cotons, les laines, le lard, le fer, de fait tous les articles. Je dis que cette industrie est très-importante, et que ceux qui l'exploitent ne devraient pas être ignorés. Pourquoi l'honorable ministre n'a-t-il pas pris conseil de ces industriels, ainsi que des cultivateurs ? Est-il allé visiter les forges pendant qu'il était à Saint-Jean ! L'honorable député de King (M. Domville) savait où elles étaient.

Il est une chose que je tiens à faire observer : c'est que, d'après les discours des honorables membres de la droite et, particulièrement, d'après celui du ministre des finances, l'on serait porté à croire que nous n'avions pas de manufactures en ce pays anparavent, et qu'elles ont surgi sous le souffle de la politique nationale. Or, n'est-il pas vrai que nous avons, il y a cinq ans, un plus grand nombre de fabricants qu'aujourd'hui ? A en croire l'honorable ministre, nous amassons des surplus dans son temps, la dépression et le manque d'ouvrage étaient inconnus, le pays était heureux et prospère.

Eh ! bien, M. l'Orateur, quel genre de politique fiscale avaient-ils alors ? Absolument la même que nous avons eu pendant les cinq années de notre administration, excepté que nous avons augmenté les impôts de 2½ pour cent. Comment

donc ces messieurs peuvent-ils dire que leur politique fiscale seule peut donner la prospérité, eux qui prétendent que le pays était déjà prospère avec leur ancien tarif de 15 pour cent ? Je pourrais, en effet, lire un discours prononcé en 1874, et dans lequel l'honorable député de Cumberland disait que nos cultivateurs étaient aussi prospères que ceux de n'importe quel autre pays du monde, et cela avec un tarif basé sur les besoins du revenu.

Il paraît croire que sur la question des thés la politique nationale a fait beaucoup pour l'industrie maritime. Je dis qu'elle ne fait rien. Il est impossible d'alimenter les importations directes de la Chine et du Japon, et cette politique opère avec préjudice. Les petits marchands de la campagne doivent avoir autant de protection que les gros négociants de Montréal et de Toronto. La population du Nouveau-Brunswick fait peu de commerce avec Ontario. Pourquoi, alors, ne pas lui permettre d'acheter à Boston ou à New-York.

Passons maintenant à l'industrie des sucres. L'honorable ministre des finances nous dit qu'une grande quantité de sucres est importée par la voie du fleuve Saint-Laurent. Combien de bâtiments chargés de cette denrée vont à Montréal ? S'il le sait, je serai bien aise qu'il me communique ce renseignement, parce que je crois qu'il y en a bien peu. Mais en supposant qu'il y en aurait beaucoup, quel bénéfice en retire notre industrie maritime ? Nous n'avons pas le monopole ; les navires étrangers peuvent faire ce commerce aussi bien que les nôtres. L'effet de la législation sur les impôts des sucres est d'en transférer le commerce d'une ville canadienne à une autre.

Nous avons une statistique qui nous fait connaître les importations de sucre au Canada pendant les six derniers mois. J'y vois que la quantité reçue dans Ontario, durant le premier semestre de 1879, a été de 32,617,000 livres, et de 9,685,000 livres durant le dernier semestre. Les importations de sucres ne sont pas aussi considérables dans Ontario. C'est dans la province de Québec que nous voyons l'effet des impôts : les importations ont été de 19,000,000 livres durant le premier semestre de 1879 et de 46,000,000 livres durant le dernier. Dans la Nouvelle-Ecosse elles ont augmenté de

5,000,000 livres l'année dernière à 14,000,000 livres cette année, et dans le Nouveau-Brunswick il s'est produit une diminution de 3,000,000 livres l'année dernière à 2,200,000 livres cette année. Ainsi l'effet a été de détourner le courant du commerce d'une province à l'autre, et rien de plus.

Quant à notre industrie maritime au sujet de laquelle je pense connaître quelque chose, je suis d'opinion qu'elle ne retire aucun bénéfice de la politique nationale sur l'article des sucres. Que les sucres soient raffinés au Canada ou aux Etats-Unis, peu importe. Je crois que l'ancien système était préférable. Nos navires transportent les sucres de Cuba et des Antilles aux Etats-Unis ; la plupart d'entre eux desservent ce commerce. Une grande partie du commerce des Etats-Unis est desservie par les navires anglais.

On nous dit, en ce qui concerne Saint-Jean, N.-B., que l'effet du changement opéré dans le droit qui frappe les sucres a été d'accroître son industrie maritime. Je suppose que l'honorable ministre des finances s'est cru autorisé à faire cette assertion ; mais il est dans une erreur profonde. J'ai appris que durant les mois de janvier, février et mars par un seul navire n'est parti de Saint-Jean pour les Antilles, bien que l'honorable monsieur dise que ce port n'a jamais auparavant fait d'aussi bonnes affaires que maintenant. Mon honorable ami m'informe qu'un seul navire est parti des Antilles pour Saint-Jean, tandis que durant le même espace de temps six bâtiments faisant le commerce avec les Antilles sont partis de ce dernier pays pour New-York. Ces faits démontrent que le changement n'est pas à l'avantage de notre industrie maritime.

Il peut y avoir, à Halifax, une demi-douzaine de petits bâtiments qui transportent aux Antilles des chargements de poisson et de barriques remplies de douves et en rapportent des sucres, mais la plus grande partie du sucre vient maintenant à Halifax. Les marchands télégraphient à Montréal pour savoir s'ils doivent l'y envoyer, et, s'ils ne reçoivent pas de commandes, ils l'expédient à New-York : il est expédié beaucoup plus de sucre d'Halifax à New-York qu'à Montréal. L'honorable ministre des finances dit que le peuple ne paie pas le sucre plus

cher qu'au paravant, que, de fait, le sucre est aujourd'hui à meilleur marché; il prétend que l'espèce de sucre que consomme le commun de la population, et même les espèces supérieures à celle-là sont à meilleur marché que jamais. Si c'est vrai, pourquoi les raffineurs ont-ils demandé le tarif actuel, si ce n'est parce qu'il est à leur avantage? On dit que, grâce à lui, les Redpath réalisent un bénéfice de \$600,000 à \$1,000,000 par année. Quelqu'un a-t-il jamais nié cette assertion? Pas que je sache.

L'honorable monsieur a parlé des élections qui ont eu lieu depuis l'avènement de l'administration actuelle, et réclame pour elle le mérite de quelques cas isolés. Il paraît ignorer les élections locales d'Ontario, et croire qu'elles n'ont aucune signification. Ontario, la plus grande des provinces de la Confédération, a infirmé la politique nationale. L'honorable ministre des finances n'est-il pas allé dans les comtés d'Ontario, avant les dernières élections provinciales, et n'a-t-il pas dit aux populations que si elles appuyaient l'administration Mowat, elles infirmeraient de fait la politique fiscale du gouvernement fédéral? Il le leur a dit en autant de mots, ainsi que l'honorable ministre des chemins de fer. L'honorable premier ministre a, lui aussi, parcouru la province et essayé d'imposer sa politique au peuple auquel il déclarait qu'elle serait mise en péril si le gouvernement-Mowat sortait victorieux de la lutte.

Je pourrais parler de plusieurs autres choses se rapportant à l'honorable ministre des finances en ce qui concerne le Nouveau-Brunswick, et de la conduite qu'il a tenue depuis son entrée au parlement. Il doit savoir qu'il lui serait impossible de se faire ré-élire à Saint-Jean; la population du Nouveau-Brunswick est adverse à sa politique. J'ose prédire qu'il ne tentera plus jamais une élection dans le collège électoral qu'il représente aujourd'hui. A la première occasion que le peuple aura de se prononcer, il est aussi certain que le pouvoir échappera des mains de ces ministres qu'il est certain que le soleil se couche à l'occident.

Ils crurent—et quelques-uns de leurs partisans qui siègent aux derniers rangs de la droite le pensent aussi—que le peuple est avec eux; mais j'aimerais qu'ils en fissent l'épreuve.

Comme l'honorable ministre des finances

ainsi que d'autres orateurs de la droite disent que si les manufactures n'ont pas augmenté aussi rapidement qu'elles auraient pu, c'est à cause de l'incertitude qui existe dans l'esprit public sur le caractère de permanence de la politique nationale, et comme cette raison ne manque pas de plausibilité, ne serait-il pas dans l'intérêt du pays de soumettre la question au peuple? Alors, si elle était confirmée, cette politique serait permanente. Il serait bon et sage que nous eussions des élections maintenant, mais l'honorable premier ministre n'y tient pas; il connaît mieux, il sait que son parti serait battu. L'honorable ministre des finances paraît croire que ma ré-élection ne serait pas certaine; j'aimerais à tenter la chose avec lui. Il dit que la raffinerie de sucre établie à Moncton est en train de détruire ma popularité.....

UNE VOIX: Elle va donner de l'emploi à vingt-trois hommes.

SIR ALBERT J. SMITH: Oui. Il pense que ce petit bénéfice va me faire perdre mon comté; mais je n'aurais pas peur de tenter la lutte avec lui ou avec n'importe qui. Je répète que la politique nationale est préjudiciable aux meilleurs intérêts du pays, et que le peuple, particulièrement la population du Nouveau-Brunswick, lui est hostile. Tous les jours l'émigration augmente. Je ne veux pas dire que ce soit dû à la politique nationale, car ce ne serait pas juste; mais je dis que si le peuple acceptait cette politique, il pourrait rester dans le pays et qu'il y aurait de l'ouvrage pour tout le monde.

Pour démontrer la dépression qu'elle a créée à Saint-Jean, je dois parler de la réception qui a été faite à l'honorable ministre des finances au mois de décembre dernier, et je ne pense pas qu'il soit survenu un changement depuis. Je pense qu'il n'a pas été juste en prétendant que l'ovation qui lui était faite avait un caractère politique, et eu voulant faire tourner cet hommage au profit de sa politique. Je crois que l'ovation s'adressait uniquement à l'homme de la tempérance, et que le monsieur qui y présidait n'était pas un partisan, mais bien un adversaire de la politique nationale.

Je pense pouvoir démontrer à l'honorable monsieur qu'il se trompe en disant que la prospérité existe à Saint-Jean. Il y avait à ce dîner un ami de l'honorable monsieur, qui est aujourd'hui sénateur, je

suis heureux de le dire (l'honorable monsieur Boyd) qui a fait en cette occasion un discours dans lequel il disait :

“ Je sais que sir Léonard sympathise aux malheurs de Saint-Jean, la ville qu'il a habitée et qui renferme ses propriétés. La dernière fois qu'il est venu ici, je lui parlai de la dépression des affaires et de la nécessité de nous donner toute l'aide qu'il pourrait ; il me répondit, presque avec des larmes dans les yeux, qu'il était prêt à faire tout en son pouvoir en faveur de la ville et que le gouvernement était disposé à le seconder (*applaudissements*). On a répandu des histoires au sujet d'une querelle que j'aurais eue avec sir Léonard, mais j'affirme qu'aucune d'elles n'est vraie.

“ Voilà près de trente ans que j'ai eu l'honneur de faire la connaissance de monsieur Tilley et je n'ai jamais eu avec lui le moindre mot désagréable. Je n'ai jamais rencontré un ami plus sincère, ni un homme meilleur que lui, et j'espère que ma langue sèchera avant que je dise quoique ce soit contre lui. Comme tous les bons citoyens, je porte un vif intérêt à la prospérité de Saint-Jean. J'espère que, nonobstant nos différends politiques dans le passé, nous les oublierons jusqu'à ce que la ville soit prospère, et qu'il n'y aura plus parmi nous ni libéraux, ni tories, mais seulement des citoyens de Saint-Jean. Si nous opérons cette union, nous pourrions voir encore de grands résultats ; nous verrons des lignes de vapeurs faisant le service avec l'Europe et les Antilles, des bassins de radoub, des entrepôts et bien d'autres choses. Vous verrez que si sir Léonard fait des promesses, il les tiendra. On peut dire de lui ce qu'on dit d'une pièce d'or mexicaine, plus ou la froite plus brillante elle est. (*Applaudissements*.)

L'honorable monsieur se rappelle-t-il que devant la peinture qu'on lui faisait de la misère de Saint-Jean il eut une si vive émotion que les larmes coulèrent de ses yeux ? Pour avoir donné cours à ses sentiments, monsieur Boyd devait être récompensé ; il est devenu sénateur, et je n'ai aucun doute qu'il sera un bon sénateur. Monsieur Boyd disait : “ Saint-Jean est plongée dans une misère profonde à laquelle l'honorable ministre des finances sympathise vivement.” Puis il promit que cette ville aurait des bassins de radoub et des vapeurs qui feraient le service avec l'Europe et les Antilles. Je ne vois pas qu'aucune de ces promesses se soit réalisée ; par conséquent, je pense que monsieur Boyd s'est trompé.

Je crois avoir suffisamment démontré que l'honorable ministre des finances est un faux prophète, et qu'on ne peut pas plus compter sur ses principes et ses prédictions, maintenant qu'il est tory, que lorsqu'il était libéral.

M. TASSÉ : A la dernière session

SIR ALBERT J. SMITH.

j'eus l'honneur de soumettre au long mes vues sur la théorie tant controversée du libre-échange et de la protection, sur le principe même de la politique nationale, qui fut adoptée par cette honorable Chambre, conformément aux désirs de la grande majorité de la population. Aussi, en abordant de nouveau cet important sujet, qui a déjà été traité par plusieurs des membres les plus distingués de cette Chambre, sous maintes faces différentes, je me contenterai de relever certaines assertions que l'on a faites et de mettre en relief divers points que l'on a seulement effleurés.

Comme plusieurs députés ont paru manifester, depuis le commencement de la session, un intérêt particulier mais de fraîche date pour mes électeurs—et ces députés siègent sur les banquettes de la gauche—je vais, tout d'abord, remplir un devoir qui m'incombe : constater jusqu'à quel point ils sont restés dans les bornes du vrai à cet égard et jusqu'à quel point ils ont par là même mérité la reconnaissance de mes électeurs.

Tout le premier, l'honorable chef de l'opposition n'a pas craint de dire, dans son discours sur l'adresse, que les journaux ministériels admettent que malgré les prétendus avantages de la politique nationale, une détresse inouïe désole la ville d'Ottawa. D'abord, je ne connais pas un seul journal conservateur qui ait jamais fait une pareille admission, et en second lieu je nie que l'assertion de l'honorable chef de la gauche soit bien fondée. Bien plus, je prétends que la misère qui a pu exister cet hiver jusqu'à un certain point dans cette ville, est loin d'être aussi profonde que celle qui a sévi dans les deux ou trois dernières années de l'administration libérale.

On s'est surtout appliqué à signaler comme preuve de cette misère l'établissement d'une maison publique pour la distribution des secours (*sovp kitchen*) ; mais les membres de la gauche ne devraient pas oublier que cette noble institution est l'un des legs de leur administration, et qu'elle a fleuri non-seulement ici mais dans les principales villes du pays, en même temps que nos industries les plus utiles et les plus importantes succombaient l'une après l'autre. Il est vrai que des journaliers désœuvrés se sont réunis, il y a quelque temps, pour demander du travail, mais on ne saurait nier que la

réunion du même genre qu'ils ont tenue dans l'hiver de 1877—alors qu'ils rendirent à l'honorable député de Lambton une visite qu'il n'a pas sans doute oubliée—était beaucoup plus nombreuse et beaucoup plus significative sous ce rapport.

Puisque l'on paraît avoir oublié la détresse qui existait à une date si rapprochée de nous, je vais citer un témoignage fort désintéressé, un témoignage irrécusable, celui d'un des candidats libéraux aux dernières élections d'Ottawa.

Écoutez ce que disait monsieur C. W. Bangs à l'assemblée même où il acceptait la candidature des mains du parti libéral :

“L'hiver dernier (1877-78), je me rendis auprès de monsieur Mackenzie, en ma qualité de maire, et je lui exposai la malheureuse condition de la population d'Ottawa. Monsieur Mackenzie me répondit qu'il ferait tout en son pouvoir pour lui venir en aide, et sans cela je ne sais trop ce qu'il serait advenu.

“Chaque matin, lorsque je me rendais à l'hôtel de ville, il me fallait rencontrer vingt à cent hommes, demandant de l'assistance, des hommes qui voulaient travailler et dont les familles souffraient de la faim. Quelques-uns de ces hommes n'étaient pas en état de gagner 25 centins par jour, cependant je les envoyais à monsieur Henderson, le surintendant des travaux du gouvernement, qui souvent ne tardait pas à venir me dire : “N'envoyez pas une autre bande qui ne peut rien faire.” Mais je lui répondais : “Ces hommes sont dans la plus profonde misère et doivent être tout autant soulagés par le gouvernement que par la ville.”

Et voilà quelle était la prétendue prospérité qui existait à Ottawa, sous l'administration précédente, de l'aveu même d'un candidat libéral ! Certes, il y a loin de là à l'âge d'or. Après une pareille déclaration, il nous est facile de voir combien est peu exacte l'assertion du chef de la gauche que la détresse actuelle—dernier reliquat de son ministère—est sans précédent.

Je vais aborder maintenant un autre point qui intéresse à un haut degré mes électeurs, qui intéresse à un haut degré les habitants de la vallée de l'Outaouais, qui intéresse, je devrais dire, le pays tout entier. L'une des principales objections que l'on a soulevées contre la politique nationale, lorsqu'elle fut d'abord soumise à cette Chambre ; l'une des principales objections que l'on a fait valoir contre

cette politique, dans la presse et sur les hustings, dans la dernière campagne électorale—et cette objection on l'a également répétée sur tous les tons à la dernière session, est qu'un tarif protecteur aurait pour effet de ruiner entièrement le commerce de bois. Cette industrie étant l'une des plus importantes du pays ; cette industrie étant la principale industrie de la vallée de l'Outaouais ; cette industrie employant chaque année environ 50,000 personnes et dépensant des millions, pareille objection pouvait être de nature à impressionner l'esprit public dans un sens défavorable à la politique nationale. Mais grâce à son bon sens, et non par suite de son ignorance, comme l'a dit l'honorable député d'Huron-Centre, la population n'a pas voulu ajouter foi à ceux qui formulaient cette objection ; elle était d'avis que le commerce du bois ne pouvait pas être plus stagnant qu'il ne l'a été durant le règne libéral, et elle donna un chaleureux appui à la politique nationale, presque chaque comté de la région de l'Outaouais élisant des conservateurs à de fortes majorités—le comté de l'Ottawa seul donnant 1624 voix de majorité à son digne représentant. A ce sujet, on ne lira pas sans intérêt, la déclaration suivante faite à la dernière session par l'honorable député d'Huron-Centre, dans un discours sur le tarif :

“Ce tarif va bouleverser tout le commerce, toutes les affaires du pays. Prenons, par exemple, le commerce de bois, qui emploie de 45,000 à 50,000 hommes et fait vivre leurs familles. Ce commerce court le plus grand danger, car il est impossible de dissimuler à la Chambre le fait qu'un droit additionnel de 30 à 40 centins sur le bois manufacturé contribuera beaucoup à porter un coup fatal à cette industrie, qui sera paralysée pour un certain temps du moins. Ceux qui savent combien la dépression dans le commerce du bois a contribué à la dépression générale au Canada comprennent l'importance qu'il y a à ce rendre d'abord la prospérité au commerce de bois, si toutefois il est au pouvoir du gouvernement de donner la prospérité à une industrie... Ce qui est vrai du commerce de bois est vrai des pêcheries, du commerce de transport et des intérêts agricoles.”

A l'en croire, ce tarif devait donc porter un coup fatal à toutes les industries du pays, y compris l'industrie forestière, Eh ! bien, quel a été le résultat de la lugubre prédiction de cet honorable monsieur, digne émule de la fameuse Cassandre, de Troie, qui fut la prophète de malheur de sa patrie ? Laissez-moi vous dire que

cette sinistre prédiction est encore à recevoir son accomplissement. La chose n'est pas surprenante, car l'honorable monsieur n'a pas très bien réussi jusqu'à présent comme prophète, il a cueilli beaucoup plus de lauriers comme faiseur de déficits, comme gâte-sauce financier, si l'on doit croire ce que le *Globe* disait de lui il y a quelques années. Personne n'a oublié que ce même honorable monsieur a ébahi toute la Chambre, à la dernière session, lorsqu'il a affirmé dans une certaine partie d'un discours, que la protection allait enrichir quelques manufacturiers aux dépens des classes laborieuses, tandis qu'il assurait dans un autre passage que la protection susciterait une concurrence indigène telle qu'elle ruinerait les industriels eux-mêmes : deux propositions aussi discordantes que la protection et le libre-échange eux-mêmes.

Pour revenir au commerce de bois, je suis heureux de dire que, loin d'être ruiné, loin de recevoir "un coup presque fatal," il a subi, dans la dernière année, un mouvement ascendant inconnu depuis longtemps. Loin de recevoir "un coup fatal," les commerçants de bois ont considérablement agrandi le cercle de leurs opérations, augmentant le nombre et les gages de leurs travailleurs, et par là même leur consommation de produits agricoles. En effet, la demande du bois est telle que cet article est, pour la première fois, expédié d'Ottawa aux États-Unis en chemin de fer, et non-seulement les immenses piles de planches entassées autour de la Chaudière sont vendues à des prix exceptionnellement avantageux, mais nous pouvons en dire autant d'une énorme quantité de bois qui git encore dans la forêt. Loin de recevoir "un coup fatal," le commerce de transport va se ranimer promptement, et bientôt nous verrons une véritable flotte de vapeurs et de barges transportant à l'étranger les produits de cette grande industrie et faisant ainsi concurrence à nos chemins de fer. Le commerce de bois est si peu menacé de la ruine que, d'ici à plusieurs semaines, on pourra voir régner une activité toute nouvelle à l'entour de nos magnifiques chutes ; des scieries inactives depuis plusieurs années emploieront des centaines de bras vigoureux ; d'autres qui fonctionnaient durant le jour seulement, ne connaîtront plus le repos ; état de choses

M. Tassé.

tout à fait inconnu dans les cinq longues années de l'administration précédente. De fait, le seul coup fatal que nos amis de la gauche puissent appréhender avec raison, ne sera pas porté au commerce de bois, mais à leur parti qui prétend aujourd'hui connaître mieux nos véritables intérêts que l'immense majorité de la nation.

En relisant quelques-uns des discours prononcés à la dernière session par des députés de la gauche, j'ai remarqué que l'honorable représentant de Brant-Sud s'était beaucoup appesanti sur le fait que les actions de banques avaient considérablement fléchi depuis le 17 septembre 1878—date inscrite en lettres noires dans le registre libéral—jusqu'à la dernière session. Il ne manqua pas, pour se conformer à la tactique ordinaire de son parti, d'attribuer ce résultat à la politique nationale, quoiqu'elle existât alors seulement sur le papier, c'est-à-dire dans les résolutions soumises à la Chambre par le gouvernement. Il est clair, cependant, qu'une semblable comparaison est tout à fait vicieuse et ne saurait offrir une base sérieuse pour juger de la politique nationale, puisqu'elle n'était pas encore décrétee par le parlement ; mais nos adversaires ne regardent pas au choix des armes quand il s'agit de s'attaquer au gouvernement.

Il me semble que cette session aurait été autrement mieux choisie—s'il est vrai qu'une plus longue expérience est nécessaire pour juger des effets du tarif avec une certaine précision—dans le but d'instituer une comparaison entre les cours actuels des banques et les cours existant à l'époque même où la politique nationale est devenue la loi du pays. Pareille démonstration eût réfuté complètement la prétention de nos adversaires ; mais comme ils refusent de comparer les cours des banques sur cette base—la seule qui offre un criterium acceptable—il me sera facile de combler cette lacune et de prouver que la condition des banques s'est considérablement améliorée depuis l'adoption de la politique nationale par le parlement. Que l'on en juge par la comparaison suivante des cours pour la dernière semaine de mars et la semaine correspondante de 1879 ; j'emprunte ces chiffres au *Shareholder* de Montréal :

	25 mars	25 mars
	1879	1880
Banque de Montréal.....	139½	141½
Banque des Marchands.....	81	95½
Banque Canadienne du Commerce.....	103	119
Banque de Toronto.....	115	130
Banque du Peuple.....	49½	69
Banque d'Ontario.....	62	78
Banque British North America.....		
Banque Molson.....	74½	80½
Banque Dominion.....		118
Banque Fédérale.....	100	105
Banque d'Hamilton.....		102
Banque Jacques-Cartier.....	33½	70½
Banque de Québec.....		
Banque Nationale.....		
Banque des Townships de l'Est.....	98½	99½
Banque Union.....	54	68½
Banque Consolidée.....	46½	
Banque d'Echange.....	53	45

Je puis ajouter que non-seulement la plupart de nos actions de banque ont subi une hausse sensible dans la dernière session, mais que maintes autres institutions financières offrent des résultats non moins satisfaisants — preuve que nous sommes réellement entrés dans une nouvelle ère de prospérité. De fait, presque tous les fonds sont montés, si ce n'est le fonds politique des honorables membres de la gauche, lequel paraît souffrir plus que jamais de la dépression.

A ce sujet, je puis faire observer que, pour ranimer la confiance parmi ses partisans, l'honorable député de Durham-Ouest a dit l'autre soir, dans un moment d'enthousiasme, que le succès des libéraux en Angleterre est un sûr indice du triomphe prochain de son parti. Mais nos amis feront bien de ne pas trop céder à cette illusion, car l'influence des élections anglaises a tellement peu de contrecoup au Canada que, par une coïncidence assez étrange, les libéraux n'ont réussi à atteindre le pouvoir depuis l'établissement de la Confédération — et cet événement n'est heureusement survenu qu'une fois dans notre intérêt commun — que lorsque les conservateurs présidaient aux destinées de la Grande-Bretagne.

Les membres de la gauche nous ont dit qu'une grande réaction se fait déjà sentir dans le pays contre la politique nationale, que le peuple en est mécontent et que la "folie passagère" — pour employer le langage du *Globe* — "qui a induit les provinces à voter contre leur intérêt est déjà passée." Et lorsque nous leur demandons

de nous citer une preuve tangible de cette prétendue réaction, on se contente de nous répondre : "Comment pouvez-vous avoir des doutes sur ce point lorsque les dernières élections locales d'Ontario — une province qui a donné d'abord un si chaleureux appui à la politique nationale — ont été si favorables au parti libéral?"

Pour que cet argument fût valable, nos adversaires devraient démontrer d'abord que les dernières élections n'ont pas été déterminées par des matières locales, mais par la question de la politique nationale. C'est cette démonstration qu'ils n'ont pu faire. Je sais que quelques-uns des chefs et journaux conservateurs leur ont offert d'engager la lutte sur ce terrain ; mais je sais aussi qu'ils ont refusé systématiquement de relever le gant.

Les discours du premier ministre d'Ontario, l'honorable M. Mowat, et les articles du *Globe*, du *Times* d'Hamilton et autres journaux libéraux importants, cités récemment par l'honorable député d'Hamilton, montrent pleinement qu'ils n'ont pas voulu accepter la lutte au point de vue de la politique nationale. Ils ont agi en cette circonstance avec une sagesse que je ne leur connais pas d'ordinaire, car ils savaient parfaitement que le verdict rendu quelques mois auparavant serait maintenu ; qu'une population intelligente, comme doit l'être celle d'Ontario, ne manquera pas de sens et de logique au point de condamner, à un si court intervalle, une politique encore à l'état d'embryon, une politique qui venait d'être sanctionnée par le parlement, qui n'avait pas même l'épreuve d'un mois, et qu'elle avait approuvée par une forte majorité, après l'examen le plus réfléchi peut-être qui ait jamais été donné à une question publique.

Si la politique nationale a influé bien peu sur le résultat des élections d'Ontario, il est une question qui, je regrette d'avoir à le dire, a été beaucoup agitée dans cette campagne par le parti libéral, mais sur laquelle les chefs de ce même parti ont observé un silence fort discret durant ce débat. Les discours de l'honorable chef de l'opposition m'avaient fait croire depuis quelques années que le temps était passé où mes compatriotes devaient être publiquement conspués et dépréciés par son parti. Il n'y a pas très longtemps, j'eus même le plaisir de lire quelques gracieux compliments décernés

à ma race par cet honorable monsieur, dans un discours qu'il prononça en Ecosse, où il fut l'objet d'une réception si agréable pour lui. Aussi, j'étais sous l'impression que son parti, revenu à de meilleurs sentiments, allait cesser de fomenter les préjugés nationaux d'une partie de la population contre une autre, que l'épouvantail de la prétendue domination française, que l'on a tant agité par le passé, à notre détriment, comme au préjudice de nos alliés conservateurs d'Ontario, ne reparaitrait plus sur la scène politique; même pour servir des fins électorales. Mais ce n'était là qu'une illusion que les derniers événements ont entièrement dissipée. A défaut de meilleurs arguments, dans leur désespoir, dans leur soif du pouvoir, les libéraux ressuscitèrent ce fameux épouvantail de la domination française avec un succès inattendu peut-être dans certains quartiers.

A l'appui de cette assertion, laissez-moi citer quelques passages de différents articles du *Globe*, qui suffiront à mettre en relief les manœuvres déloyales auxquelles a eu recours le parti libéral pour leurrer les électeurs d'Ontario. Voici par exemple le langage que tenait le *Globe*, le 24 mai 1879 :

“ Quand Ontario est entrée dans la Confédération, elle supposait s'être soustraite à la domination bas-canadienne. L'assujettissement du gouvernement aux conservateurs de Québec fait naître des doutes sur notre situation présente et future, et met en jeu de nouveau toute cette question.”

Dans un autre article publié le même jour, le *Globe* écrivait ce qui suit :

“ Les tories obéissent au commandement de leur précieux chef et voudraient remettre Ontario—province qu'ils ne savent ne pouvoir tromper ou contrôler—sous la gouverne des Français, que sir John peut duper s'il ne peut pas les dominer.”

Deux jours après, le 26 mai, le *Globe* revenait à la charge dans les termes suivants :

“ Les électeurs vont montrer par leurs votes, le 5 juin prochain, que cette province ne se laissera pas dépouiller passivement de ce qui leur est dû, simplement parce que sir John est encore sous le joug de ses partisans de Québec.”

Dans un autre article publié le lendemain, avec cette délicatesse d'expression qui lui est particulière, le *Globe* appelait les députés français conservateurs “ la

queue française de sir John A. Macdonald (*The french tail of sir John A. Macdonald.*) Eh ! bien, si nous sommes la queue du parti conservateur, nous avons du moins la consolation de savoir que nous formons une phalange plus nombreuse que—je ne dirai pas la queue, cette expression n'est pas convenable—toute la petite escouade de M. George Brown dans cette Chambre. Nous avons cette autre consolation de savoir que la prétendue queue de ce gouvernement ne se serait jamais soumise au traitement humiliant que nos prédécesseurs ont cru devoir subir passivement sous le régime arbitraire de l'honorable député de Lambton.

L'antipathie du *Globe* contre notre race est tellement manifeste que le cabinet actuel peut à peine faire une seule nomination française sans qu'elle soit critiquée pour cette seule raison, et sans qu'il doive s'exclamer : “ Encore un Français de nommé ! ” Je crois même qu'il a cité un jour le nombre des laveuses d'origine française, employées dans ces édifices, comme une preuve sensible de cette envahissante domination française ! Ajoutons que ces attaques du *Globe* sont publiées dans les vacances parlementaires, alors qu'elles sont censées ne pas éveiller l'attention des membres de cette Chambre; mais comme je présume que l'honorable député de Québec-Est—le chef du petit groupe libéral français—est un lecteur assidu du *Globe*, il serait intéressant de savoir ce qu'il pense des injures du principal organe de son parti à l'adresse de ses compatriotes.

Cette croisade contre les nominations françaises est aussi injuste qu'inexcusable, lorsque l'on sait que le gouvernement nous traite seulement avec la justice qui l'anime envers les personnes appartenant à une autre origine et à une autre croyance; lorsqu'il est bien établi, loin de recevoir la part du lion, comme le prétendent parfois nos ennemis, les Canadiens-français n'obtiennent même pas leur juste part du patronage public; lorsqu'il est bien connu que, dans la province française de Québec, notre population, avec cet esprit de loyauté qui la caractérise, et qui pourrait être imité avantageusement dans d'autres provinces, accorde à nos concitoyens d'autres origines une part de patronage plus grande que celle qui leur appartient de droit.

Maints libéraux s'étonnent parfois que leur parti n'est pas plus populaire, qu'il n'est pas mieux apprécié par la population française de ce pays, qu'il perd élection après élection dans la province de Québec. Mais en face de telles insultes, en face de l'attitude hostile du *Globe*, je suis même surpris qu'il se trouve des Canadiens-français dans cette Chambre—si peu nombreux qu'ils soient—ou en dehors de cette Chambre, oublieux du sentiment du devoir envers leur race, au point de consacrer leur talent et leur énergie au profit d'un parti qui cherche à enflammer, à notre préjudice, les plus mauvaises passions populaires; qui cherche à soulever province contre province, Ontario contre Québec, une partie de la population contre une autre, Anglais contre Français; et qui cherche à diviser, au lieu d'unir par les liens les plus forts, comme doit le faire tout véritable patriote, les éléments hétérogènes mais précieux qui constituent notre population: union sans laquelle le Canada ne saurait devenir un pays prospère et grand.

J'ai dit, il y a un instant, que les membres libéraux de la Chambre ont paru manifester un plaisir tout particulier—je ne le leur reproche pas, car je sais qu'ils ont rarement l'occasion de se réjouir—à exalter les dernières élections d'Ontario comme la preuve d'une puissante réaction contre la politique nationale. Cette preuve ne saurait pourtant être très concluante quand l'on sait que nos adversaires n'ont pu conquérir un seul comté conservateur, dans toutes les élections partielles survenues depuis 1878—et elles ont été nombreuses; bien plus quand l'on sait qu'ils ont perdus trois comtés: Hastings-Est, Argenteuil et Charlevoix.

Le semblant de preuve qu'ils ont pu faire à cet égard a servi seulement à mettre en relief leur inconsistance. Ont-ils oubliés, ou bien croient-ils que les membres ont oublié que, lorsque l'honorable ministre de la marine et des pêcheries signala, à la dernière session, le résultat des élections locales de l'île du Prince-Edouard, comme une nouvelle preuve de la popularité de la politique nationale, qui y avait été le thème de beaucoup de discussions, l'honorable député de Lambton se leva avec indignation de son siège et reprocha, de la façon la plus dure, à l'honorable ministre, d'avoir mêlé au débat des questions provinciales,

qui étaient censées lui être tout à fait étrangères. Comme les honorables membres de la gauche semblent avoir oublié cet incident, je vais rafraîchir leur souvenir par l'extrait des *Notes*, que je prendrai la liberté de leur lire :

“ M. POPE (Queen, I.P.E.) : Je ne me lève pas pour faire un discours; j'ai seulement une nouvelle à annoncer à l'honorable chef de l'opposition et à ses amis qui ont essayé de convaincre la Chambre et le pays que les provinces maritimes allaient souffrir du tarif, et que l'île du Prince-Edouard, en particulier, ne s'en relèverait pas. Les élections locales de cette île viennent de se terminer, et la politique nationale a été naturellement le principal sujet de discussion. On a prétendu que le pays allait être ruiné par les lourdes taxes qu'a imposées le gouvernement conservateur d'Ottawa. Néanmoins, je suis heureux de dire que le gouvernement local conservateur qui soutient la politique nationale a obtenu 25 voix contre 5.

“ M. MACKENZIE : C'est la première fois que j'entends un membre du cabinet faire une déclaration de ce genre. Si l'honorable monsieur n'a pas plus grand souci de la dignité de sa charge, il pourrait, au moins, montrer un peu plus de respect pour l'administration dont il forme partie.”

Je m'explique facilement qu'une pareille nouvelle était loin d'être agréable à l'honorable député de Lambton, et que, dans l'excitation du moment, il ait prononcé des paroles fort dures qu'il regrette sans doute maintenant. Néanmoins, s'il est vrai que l'honorable ministre de la marine et des pêcheries a, par cette simple déclaration, témoigné d'un manque complet de respect pour la dignité de sa position, comment devons nous qualifier la conduite de l'honorable chef de l'opposition et de plusieurs de ses partisans, qui se sont rendus coupables de la même faute, à un bien plus haut degré, en faisant sans cesse allusion aux élections locales d'Ontario, dans le cours de ce débat?

Des honorables membres de la gauche n'ont pas craint de prétendre—pour démontrer la prétendue impopularité de la politique nationale—que le mécontentement avait même gagné les manufacturiers eux-mêmes, quoique cette politique, à les en croire, ait été conçue dans leur seul intérêt et au préjudice de la nation tout entière. L'honorable député d'Elgin-Ouest s'est particulièrement appliqué à prouver ce fait, recourant pour cette fin à un procédé de fabrication, qui est malheureusement trop en vogue parmi les adversaires de ce tarif. Mais si jamais une prétention quelconque a été renver-

sée par une avalanche de preuves accablantes, c'est bien la prétention plus que téméraire émise par cet honorable monsieur—sur la foi, paraît-il, d'un certain club réformiste.

Les visites que l'honorable ministre des finances a pris la peine de rendre à beaucoup d'importantes fabriques canadiennes, et qui lui méritent les remerciements du pays tout entier, ont dû démontrer, à la satisfaction de tout esprit désintéressé, que la condition industrielle du pays s'améliore promptement, dans l'intérêt des manufacturiers et des classes ouvrières. Les documents publics soumis à la Chambre prouvent avec non moins de force que nos moyens de production ont été considérablement développés : fait qui ressort pleinement d'une réduction énorme de nos importations d'articles étrangers, surtout des articles de provenance américaine.

Il n'y a pas très longtemps, une convention des manufacturiers d'Ontario eut lieu à Toronto, et par une voix ne s'y éleva contre le tarif. Loin de là, tous les membres présents, et parmi eux se trouvaient des industriels qui ont toujours appartenu au parti libéral, déclarèrent hautement que le tarif actuel méritait leur pleine approbation. Se faisant l'écho de l'assemblée, le président de la convention, monsieur E. Gurney, jr., prononça, entre autres, les paroles suivantes, que j'emprunte au compte-rendu du *Globe* :

“ Le tarif Tilley est l'acte de législation commerciale le plus audacieux qui ait jamais été adopté au Canada. Je ne puis prédire en toute confiance pour toutes les classes industrielles une prospérité égale aux espérances des partisans les plus ardents de cette mesure. Déjà, une amélioration considérable s'est fait sentir, et les résultats des douze prochains mois seront tellement avantageux qu'il est douteux que l'on puisse trouver alors un chef de parti qui veuille proposer la révocation de cette mesure.”

Laissez-moi maintenant attirer votre attention sur la très importante déclaration faite par un autre délégué, M. W. H. Howland, qui est connu dans tout le pays pour un libéral et comme étant profondément versé dans les affaires commerciales. J'emprunte cette seconde citation au compte-rendu du *Globe* :

“ Le grand changement survenu dans les affaires financières du pays depuis la dernière assemblée de l'association m'engage à proposer une résolution. En jetant un coup d'œil sur ce qui s'est passé, il est facile de voir quel rude

temps il a fallu traverser et de se rendre compte du grand nombre de personnes qui se sont trouvées sur le bord de la ruine. Je ne crois pas que l'on ait parfaitement compris toute l'intensité de la crise qui a mis en danger les intérêts commerciaux de ce pays. Si la crise eût continué, tous les établissements industriels du pays seraient aujourd'hui fermés. Je crois que chacun peut se féliciter avec raison du grand changement survenu depuis. La politique nationale a été mise à l'épreuve. Le pays approuve cette politique, qui a été, dans une grande mesure, la cause du retour de la prospérité. Le progrès a été graduel, et j'ai confiance qu'avant la fin de l'année nos affaires se feront sur une base plus sûre que par le passé. Je puis dire, en toute certitude, que la population ne demande pas autre chose qu'une protection modérée et qu'elle n'a jamais eu l'intention de faire des demandes qui ne fussent pas raisonnables. A l'avenir, si les demandes sont modérées et si l'expansion ne s'opère pas trop rapidement ou sur une trop grande échelle, le Canada deviendra avant longtemps l'un des principaux pays producteurs du monde. Je suis libéral, et comme ancien libéral j'espère voir arriver le jour où les chefs de ce parti seront convaincus que la politique nationale est avantageuse au pays, et où ils changeront leurs vues, de façon à permettre à leurs anciens amis de se ranger sous leur vieux drapeau. C'est ma ferme confiance dans les bons résultats de la protection qui m'engage à proposer la résolution suivante : “ Résolu que cette association désire exprimer son approbation complète de la législation fiscale de la dernière session du parlement fédéral, laquelle a évidemment contribué, dans une grande mesure, à améliorer la condition commerciale et à ramener la confiance dans le pays.” Adopté unanimement.

Après de pareils témoignages, les membres de la gauche peuvent proclamer maintenant, s'ils l'osent, que les manufacturiers sont mécontents de la politique nationale.

Dans le discours que je viens de citer, M. Howland exprime pleine confiance que la politique nationale fonctionnera tellement bien que tous les partis en approuveront finalement le principe, et que les libéraux comme lui pourront se rallier à leur ancien drapeau : un acte qui, soit dit en passant, serait loin, ce me semble, d'être marqué au coin de la reconnaissance. Eh ! bien, telle est ma confiance dans la politique nationale, que j'espère voir aussi un semblable résultat, que j'espère saluer le jour où conservateurs et libéraux, où tout le pays sera tellement satisfait de cette politique, que cette question aura cessé d'être la ligne de démarcation entre nos deux grands partis pour devenir la base permanente de notre législation fiscale.

C'est alors sans doute qu'il faudra dis-

cuter ces superbes problèmes politiques, qui ont pour nom la représentation des minorités—jus une question ne saurait avoir plus d'actualité pour nos amis de la gauche ;—le vote compulsoire—pour permettre aux libéraux de donner au pays une idée de leurs théories sur la liberté du sujet ;—la transformation du Sénat, et autres problèmes que l'honorable député de Durham-Ouest a esquissés pour notre future considération dans son fameux discours d'Aurora.

En supposant qu'un pareil changement se produirait dans l'esprit du chef de l'opposition au sujet du tarif protecteur, il nous surprendrait moins que sa volte-face proposée concernant le chemin de fer du Pacifique, car le jour n'est pas éloigné où cet honorable monsieur, nonobstant ses tendances libre-échangistes, s'opposait à la réduction d'un tarif de 20 à 15 pour cent, et où il déclarait que les droits devaient être prélevés de façon à protéger les industries canadiennes : le principe même que nous avons sanctionné par l'adoption de ce tarif.

Pour faire disparaître tout doute sur ce point, je vais citer quelques-unes des paroles prononcées par cet honorable monsieur. Écoutez d'abord ce que disait le député de Lambton, en 1866, alors qu'il s'opposait énergiquement à la réduction du tarif de 20 pour cent ; on croirait presque entendre le langage d'un protectionniste :

“ J'admets que la politique du gouvernement n'a pas été d'accord avec la tendance des hommes publics vers le libre-échange, mais de grandes industries ont été créées, sous les auspices de notre système de protection incidente, qu'on ne devrait pas, je crois, détruire. En réponse à une question, il dit qu'il est en faveur du système protecteur, qui est depuis longtemps la politique du pays, et à l'ombre duquel ont surgi bien des industries que la Chambre doit protéger.”

Voyons maintenant ce qu'il disait, à Hamilton, le 16 janvier 1874, la veille des élections générales :

“ Sir Francis Hincks déclara l'année dernière, dans sa tournée électorale et à la Chambre des Communes, qu'il était en faveur de la protection incidente. J'ai déjà dit que je le suis aussi. C'est tout au plus une phrase stupide, mais elle veut tout simplement dire qu'aussi longtemps que des droits seront prélevés sur des articles importés, ils devraient être imposés sur les articles semblables à ceux que produit notre pays. Je ne connais pas dans les rangs de mon parti un seul homme qui soit opposé à cette théorie politique.”

Oui, je le répète, un semblable résultat ne serait pas étonnant, car plus d'un pays a été témoin d'un pareil revirement dans l'opinion d'hommes politiques éminents.

De fait, le système protecteur gagne continuellement du terrain, tandis que la théorie du libre-échange—qui n'a jamais été réellement pratiquée—compte aujourd'hui moins d'adeptes peut-être qu'à l'époque d'Adam Smith et de Richard Cobden.

Quand j'eus l'honneur de traiter ce même sujet, à la dernière session, j'affirmai que l'un des premiers et des plus puissants adversaires du tarif protecteur, lorsqu'il fut établi aux États-Unis en 1824, était Daniel Webster, l'un des gloires politiques américaines, mais que ce tarif fonctionna d'une façon si admirable qu'il triompha de ses répugnances et obtint finalement sa plus franche adhésion. Les paroles qu'il prononça quelques années après pour expliquer sa conversion aux idées protectionnistes sont si pleines de sens et de patriotisme, qu'on me permettra sans doute d'en faire une courte citation :

“ La vérité m'oblige de dire que lorsque l'acte de 1824 fut adopté, ni celui qui vous parle, ni ceux avec lesquels il agit d'ordinaire dans ces matières, n'étaient disposés à sanctionner la mesure proposée par cet acte : ils doutaient de son opportunité. Cet acte fut adopté, cependant, grâce aux grandes et puissantes influences des États du centre : New-York, Pensylvanie et l'Ohio. La Nouvelle-Angleterre lui donna plus tard son adhésion. Elle le reconnut comme la loi établie du pays et imprima à son capital et à son travail une direction correspondante. Elle est maintenant intéressée au maintien du système. Sa prospérité est identifiée, non pas peut-être à un certain degré de protection, mais à la préservation du principe, et il n'est pas probable qu'elle veuille renoncer à ce principe, dans quelque circonstance que ce soit. Et qui oserait le faire ? Qui, jetant un regard sur cette population et sur ses intérêts, aurait l'audace de toucher au trésor qui fait mouvoir tant d'industries et produit une si grande somme de bonheur ? Qui voudrait entraver l'exploitation de ces vastes houillères ? Qui voudrait s'opposer à la marche des cargaisons d'articles manufacturés, qui descendent maintenant ce fleuve, l'un des plus beaux du monde et qui arrose des territoires d'une étendue immense et d'une fertilité incomparable ? Qui voudrait éteindre les feux de tant d'engins à vapeur ou empêcher l'opération de tant de travail si bien employé ? Je ne saurais concevoir que le renversement de la politique adoptée jusqu'ici puisse s'effectuer sans de grands embarras publics et sans de grandes ruines privées. J'ai déclaré que je veux la protection du travail américain, et après les plus sérieuses réflexions que j'aie pu

donner à ce sujet, jointes aux enseignements de notre expérience et de l'expérience des autres, je suis venu à la conclusion que cette protection est juste et raisonnable, et que vouloir laisser le travail américain soutenir la concurrence des pays surabondamment peuplés de l'Europe, amènerait un état de choses auquel le peuple ne se soumettrait jamais."

Eh ! bien, laissez-moi espérer que nous trouverons plus d'un Daniel Webster dans les rangs de l'opposition si la politique nationale continue de raviver le commerce et l'industrie du pays, comme elle l'a fait depuis qu'elle est en vigueur.

Quand bien même la politique nationale n'aurait pas eu un aussi grand succès que celui qu'elle a obtenu dans les derniers mois, je prétends qu'il serait prématuré de vouloir la juger d'une façon définitive, et que la renverser, après une expérience aussi courte, serait nuire aux meilleurs intérêts du pays. Tout le monde doit être d'accord sur l'importance de remanier notre tarif aussi rarement que possible, afin de ne pas créer de malaise ou d'incertitude dans nos opérations commerciales et industrielles ; aussi les membres de la gauche font un acte inconsidéré, un acte anti-patriotique, en réclamant à grands cris, à l'heure présente, un changement complet dans notre système fiscal.

Bien plus, je puis prouver que la ligne de conduite qu'ils suivent en s'opposant au tarif a été condamné par une très-haute autorité, à leurs yeux, par l'honorable député de Durham-Ouest lui-même, qui déclara, dans la dernière campagne électorale d'Ontario, à laquelle il prit une part importante, que la politique nationale ne devait entrer aucunement en ligne de compte dans les élections locales, et qu'il ne serait pas sage de renverser le système fiscal actuel, avant que l'expérience nous ait convaincu qu'il n'est pas conforme à nos véritables intérêts. Cet honorable monsieur fit cette déclaration dans un grand discours qu'il prononça à Toronto, le 21 mai 1879, et qui a été reproduit dans le *Globe*, duquel je vais citer le passage suivant :

"Je désire dire un mot sur la politique nationale, non pas sur son mérite cependant. Je suis d'avis, par exemple, que la tentative de la mêler à cette lutte manque de sincérité, car il est évident que la question est résolue pour un certain temps, à tort ou à raison, pour notre bien ou pour notre mal, dans tous les cas, par la majorité ; quoique cette majorité ne soit pas réellement aussi forte que le résultat électoral l'indique, cette majorité a néanmoins décrété un changement dans la politique fis-

cale du Canada. Ce changement ayant eu lieu, je n'hésite pas à affirmer que, tant que la leçon de notre propre expérience ne viendra pas s'ajouter aux leçons provenant de l'expérience d'autres pays et aux arguments fondés sur la raison et la vérité historique, il ne sera pas sage de renverser la politique fiscale qui a été adoptée."

On ne saurait imaginer une condamnation plus forte de l'attitude prise par l'opposition sur cette question, surtout lorsque l'on sait qu'elle a été portée par l'un des membres les plus éminents de la gauche, par un homme qui avant longtemps sera son chef. L'honorable député de Durham-Ouest n'a pas seulement condamné l'action de son parti dans les paroles que je viens de citer, il s'est réellement condamné lui-même, car dans un discours plus récent il a critiqué sévèrement le tarif actuel. Evidemment, les contradictions sont à l'ordre du jour du côté de la gauche.

Avant de conclure, monsieur l'Orateur, je dois dire que, s'il est une chose qui m'a été particulièrement agréable depuis l'adoption de la politique nationale—outre la preuve indéniable qu'elle fonctionne bien et répond pleinement à notre attente—c'est le fait que ce gouvernement paraît disposé à donner l'exemple à la nation, en encourageant la production indigène, en achetant ici tout ce que nous pouvons produire avec avantage, mais que nous avons l'habitude d'importer des autres pays.

La Chambre et le pays doivent des félicitations, par exemples, à l'ex-ministre de la milice, l'honorable député de Terrebonne, qui a pris les mesures voulues pour dépenser dans ce pays une somme considérable d'argent que nous envoyions chaque année de l'autre côté de l'océan. A l'avenir, tous les habillements nécessaires à notre vaillante milice seront manufacturés ici, et à des prix moindres, si je suis bien informé ; à l'avenir, nous fabriquerons notre poudre, nos cartouches et même les canons que nous pourrions être appelés à tirer pour défendre notre pays, si jamais nous devons fourbir des armes autrement dangereuses que celle que nous croisons dans l'enceinte parlementaire.

Si importante que soit la fabrication de ces articles, la dépense annuelle qu'elle entraîne n'est rien comparée aux sommes énormes qu'il nous faut déboursier, tous les ans, au profit des étrangers, dans la

construction de nos chemins de fer : sommes d'argent que nous aurions dû faire circuler depuis longtemps dans ce pays, si l'on eût adopté plus tôt un véritable système de protection pour nos industries, notamment pour l'industrie du fer. En effet, nous possédons des gisements immenses et inépuisables de ce précieux minéral sur toute la surface de ce pays, dans chaque province de la Confédération, sauf l'île du Prince-Edouard, mais nulle part en plus grande quantité et en meilleure qualité qu'à quelques milles même de nos salles législatives, dans le magnifique comté d'Ottawa.

Il est peu de personnes, je crois, qui savent réellement combien le fer est en demande dans ce pays ; il est peu de personnes qui se rendent compte parfaitement de l'immense quantité de fer importé au Canada depuis plusieurs années au profit de l'Angleterre et des Etats-Unis ; quoique nous sachions ce qu'il nous a fallu dépenser pour acheter les lisses d'acier sous l'administration précédente. On a une idée de notre consommation du fer lorsque l'on sait que la Confédération a importé cet article, dans douze ans seulement, pour un montant de plus de \$96,000,000. Au reste, les chiffres suivants sur nos importations du fer, puisés à des sources officielles, ne sauraient laisser aucun doute sur ce point :

En 1872.....	\$12,291,908
1873.....	20,202,753
1874.....	18,878,411
1875.....	15,783,960
1876.....	11,600,897
1877.....	9,330,982
1878.....	8,298,517
Total	\$96,387,428

Si l'on ajoute l'année 1879, on arrive à un total de plus de \$100,000,000, soit une somme suffisante pour construire le chemin de fer du Pacifique.

C'est ainsi qu'un peuple épuise les ressources de son trésor, et sacrifie ses meilleurs intérêts en achetant à l'étranger ce qu'il pourrait produire si avantageusement.

Eh ! bien, n'est-il pas à regretter que le parlement ait attendu aussi longtemps pour encourager la production d'un article qui existe en si grande abondance et pour l'exploitation duquel nous possédons toutes les facilités nécessaires ? Nous possédons, par exemple, dans le

voisinage immédiat de nos mines de fer, tout le charbon, toute la tourbe, tout le bois nécessaire pour les exploiter d'une façon profitable. En arrière des mines de l'Outaouais, s'étend une épaisse forêt couvrant une étendue d'environ cent-cinquante milles : avantage que l'on ne trouve presque nulle part, car les forêts adjacentes aux mines de fer sont épuisées, à l'heure présente, dans presque tous les pays.

A ce sujet, l'on me permettra de dire qu'il serait probablement désirable d'augmenter le droit sur le fer en gueuse de \$2 à \$3.00 par tonne, augmentation qui est réclamée par tous ceux qui sont engagés dans cette industrie ou qui ont l'intention de s'y adonner. Cette industrie a été affreusement négligée sous l'administration précédente, comme presque toutes nos autres industries ; car la seule ambition des ministres d'alors paraissait être d'acheter au meilleur marché possible, ainsi qu'ils nous en ont donné la preuve dans leur fameuse affaire des lisses d'acier. Mais aujourd'hui que les affaires publiques sont entre les mains de véritables hommes d'Etat, nous pouvons fort bien espérer voir cette importante industrie prendre un essor inconnu dans ce pays. Nous pouvons fort bien espérer pouvoir saluer le jour où l'industrie du fer sera aussi avantageuse au Canada qu'elle l'a été pour la Grande-Bretagne, et subseqüemment pour les Etats-Unis, car elle est incontestablement l'un des principaux ressorts de la puissance industrielle de ces deux grands pays.

On peut juger du progrès de cette industrie chez nos voisins par les chiffres suivants qui n'ont pas besoin de commentaires : En 1873, les Etats-Unis importèrent du fer pour un montant de \$7,477,556, et en exportèrent pour \$12,129,939 ; mais, quatre ans plus tard, cette industrie avait pris un développement tel que l'importation ne dépassa pas la somme comparativement insignifiante de \$1,632,815, tandis que l'exportation atteignit \$16,659,675, outre la consommation locale. Voilà l'une des merveilles enfantées par une protection judiciaire et qui confondent toutes les brillantes théories des libre-échangistes.

Laissez-moi ajouter que j'ai lu dernièrement avec une satisfaction toute particulière l'annonce suivante signée par l'honorable ministre des chemins de fer et

des canaux, qui est l'un des champions les plus fermes de la politique nationale et qui s'efforce de mettre en pratique ce qu'il sait prêcher avec tant de force et d'éloquence :

“ On demande des soumissions pour la fourniture du matériel roulant, qui doit être livré sur la ligne du chemin de fer du Pacifique, dans le cours des quatre années prochaines. Les entrepreneurs devront s'engager à fournir chaque année : 20 locomotives, 16 wagons de première classe, ou wagons-lits, selon que pourra l'exiger le gouvernement; 3 wagons express ou de bagage; 3 wagons de poste et wagons fumoirs; 240 wagons de fret couverts; 100 wagons de fret découverts; 2 charrues pour le déblaiement de la voie; 2 charrues à neige; 2 charrues en saillie; 40 wagons.

Le tout devra être manufacturé au Canada et livré sur le parcours du chemin de fer du Pacifique, à Fort William ou dans la province de Manitoba.”

Je n'hésite pas à dire que le gouvernement, que l'honorable ministre des chemins de fer et des canaux en particulier, méritent nos plus chaudes félicitations pour avoir fait un mouvement aussi patriotique dans la bonne direction. Aussi, j'espère qu'il produira tous les heureux résultats que l'on doit attendre de cette sage et intelligente application de la politique nationale.

Le pays s'est engagé à accomplir une grande entreprise, la construction de 2,500 milles du chemin de fer du Pacifique; le pays a déjà fait et est prêt encore à faire les plus grands sacrifices pour assurer le succès de notre entreprise nationale; le pays n'acceptera pas la politique de répudiation qui va lui être offerte par les membres de l'opposition, après avoir condamné leur politique de négation; le pays croit que ce chemin de fer consolidera notre union politique, qu'il contribuera énormément à attirer l'émigration sur nos rives et à développer les ressources vastes mais encore inexploitées du Canada; mais le pays a lieu de s'attendre que la génération actuelle—sur laquelle retombera la plus grande partie du fardeau—recueille tous les fruits immédiats possibles de ces sacrifices.

Je dois déclarer hautement que, si nous allions continuer de dépenser à l'étranger une forte partie des sommes énormes requises pour la construction et l'équipement de notre chemin transcontinental, j'hésiterais, pour ma part, à approuver davantage une pareille dépense, qui est de nature à augmenter

considérablement notre dette publique. Mais que le gouvernement persévère et persévère énergiquement dans sa politique, et la Chambre et le pays, j'en ai la ferme confiance, seront heureux de donner leur plein assentiment à une politique aussi éclairée que patriotique. En 1877, le gouvernement de Victoria, l'une des colonies de l'Australie, demanda des soumissions pour la fourniture de 5,000 tonnes de tuyaux d'aqueduc en fer, et dans le but d'encourager l'industrie domestique, il accepta la soumission d'une manufacture du pays, quoiqu'il pût importer le même article à £17,000 meilleur marché. Imitons au besoin cet exemple: c'est là de la véritable politique nationale. Suivons cette politique en toute occasion et par tous les moyens légitimes; suivons cette politique qui a été sanctionnée, non-seulement par le parti conservateur, mais par des milliers d'anciens libéraux—qui ont cessé d'appartenir à un parti réformiste qui n'a pu rien réformer; et nous oublions jamais la glorieuse devise inscrite sur la bannière que nous avons fait triompher aux dernières élections, et qui doit nous servir de guide: “ Le Canada pour les Canadiens.”

M. GILLMOR: Sur cette question du tarif, l'opposition n'est pas guidée par une politique d'expédients, mais uniquement par les principes: en principe, nous sommes opposés à la protection,

Dans les quelques observations que je vais avoir l'honneur de faire, je ne me propose pas de relever les discours de mes honorables collègues qui m'ont précédé; je dirai seulement que l'honorable député qui vient de reprendre son siège (monsieur Tassé) a manifesté une vivacité qui me rappelle un fait qui s'est passé dans notre pays. Un jeune homme plein d'ambition qui avait fait ses études théologiques, étant sorti du séminaire, fut appelé à exercer le ministère. On demandait à un vieux monsieur, qui était allé l'entendre, ce qu'il pensait de lui. “ Eh! bien, répondit-il, vous pouvez effiler un canif, mais vous n'en ferez pas un rasoir.” Or, mon jeune ami de la droite, qui vient d'essayer de démolir l'honorable député de Durham-Ouest et l'honorable chef de l'opposition, est très-tranchant quand on l'aiguise, mais il n'a pas en lui la matière qui fait le rasoir.

Je n'ai pas l'intention, M. l'Orateur, de

traiter cette question, car je ne crois guère qu'il puisse résulter un grand bien du débat. Les quelques observations que je vais faire m'ont été suggérées par ce que j'ai saisi du débat depuis qu'il est commencé. Je suis un auditeur attentif, et je ne prendrais pas la parole, en cette circonstance, si ce n'était que mes électeurs s'attendent à me voir protester contre la politique fiscale du gouvernement chaque fois que l'occasion s'en présente.

Il est nécessaire, pour moi, de retourner un peu en arrière ; je promets de ne pas aller au-delà de cinquante ans. Quelques-uns des honorables membres qui ont pris la parole ont dépassé cette limite ; je me contenterai de me reporter à l'époque de la Confédération.

L'honorable ministre des finances disait, l'année dernière, en présentant son tarif :

“ Le temps est venu où nous devons décider si les milliers d'individus qui n'ont pas d'ouvrage en ce pays, doivent aller en chercher ailleurs ou s'ils le trouveront ici.”

Puis il ajoutait :

“ Si nous devons nous borner aux pêcheries et à certaines petites industries, si nous devons cesser d'être ce que nous avons été et ne pas nous élever aux destinées qu'une législation sage et judicieuse peut nous faire atteindre,”

Dans les remarques préliminaires de son exposé financier, l'honorable ministre des finances n'a pas paru très-fier du succès de la politique nationale a obtenu jusqu'ici. Il demande qu'on lui accorde un peu plus de temps et dit que, si nous le lui donnons, les résultats seront plus satisfaisants. Comme pour le figuier stérile, il voudrait avoir une autre année afin de bêcher et fumer le terrain, et alors l'arbre portera des fruits.

Monsieur l'Orateur, il y a bien des années que je connais mon honorable ami le ministre des finances, et dans les observations que je puis avoir à offrir ce soir, je veux qu'il soit bien compris que je n'aime pas moins César, mais que j'aime encore plus Rome. Je constate qu'il est toujours le même. Je dois dire, dès le début, que je n'ai jamais vu mon honorable ami faire une prédiction qui se soit accomplie, ni admettre qu'il se soit trompé ; mais donnez lui du temps, et toutes ses prédictions se réaliseront.

Ceci me rappelle une autre histoire. Quelques jeunes gens de Portland, dans l'Etat du Maine, s'amusaient sur le bord

d'une rivière à essayer de lancer des pierres sur l'autre bord. Passa un solide gaillard de la compagnie qui ramasse une brique qu'il envoia plus loin que les jeunes gens n'avaient lancé les pierres.— “ Vous êtes un homme vigoureux,” lui dirent-ils.— “ Je suis assez fort, en effet,” répondit-il, et je parie \$10 que je puis envoyer l'un de vous sur l'autre côté de la rivière.” Le pari fut tenu ; il prit un des jeunes gens qui s'offrit à lui et le lança à dix ou quinze pieds de là. Celui-ci regagna terre à la nage et réclama l'argent.— “ Non,” répondit notre homme, je puis faire ce que j'ai dit.” Et il le lança de nouveau. Le malheureux jeune homme revint encore à la nage et redemanda l'argent.— “ Non,” répondit le compagnard, je puis vous jeter de l'autre côté, et dussé-je essayer d'ici à l'année prochaine, je vous y jetterai.” Ainsi fait mon honorable ami (sir Samuel L. Tilley) quand il dit : donnez-moi du temps, et mes prédictions s'accompliront.

Relativement à la politique nationale, je connais plus l'influence qu'elle exerce sur mon comté et sur le Nouveau-Brunswick que ses effets sur le reste de la Confédération. Je puis parler en connaissance de cause des pêcheries, qui sont une des petites industries dont le ministre des finances a parlé.

Le comté que j'ai l'honneur de représenter contient une population de 25,000 à 30,000 âmes, et, sur ce nombre, il y en a 5,000 que cette industrie fait vivre. Elle est très-importante, car elle sert d'apprentissage à nos marins et à ceux qui se destinent au commerce. Sans le commerce un pays ne peut devenir grand. Cette industrie est accompagnée de beaucoup de peines et de misères, et elle mérite d'être encouragée. Or, la politique nationale encourage-t-elle les pêcheries du Canada ? Quelle aide donne-t-elle aux milliers d'individus qui les exploitent ? Elle les écrase de taxes : il y a une taxe sur la nourriture qu'ils consomment, sur les agrès et sur tout ce dont ils se servent. Cette industrie est une des plus considérables que nous ayons. Notre gouvernement a porté à l'énorme somme de \$12,000,000 la valeur de l'accès partiel de nos pêcheries aux Etats-Unis pendant douze ans. Et c'est cette industrie que l'honorable ministre des finances appelle petite ! Je suppose qu'il est beaucoup plus important d'encourager le fabricant

d'horloges, le fabricant d'instruments aratoires et le fabricant de boutons !

L'honorable ministre des finances nous a parlé des visites qu'il a faites ; mais il ne paraît pas s'être abouché avec plus d'une vingtaine de fabricants, du moins il n'a pas nommé plus d'une vingtaine de personnes avec lesquelles il ait eu des entretiens au sujet des manufactures du pays et de la politique fiscale qui doit fonder les industries du Canada ; ce sont ces vingt personnes, dont chacune est intéressée à ce système de spoliation, qui doivent contrôler les intérêts d'une Confédération composée de quatre millions d'âmes. L'année dernière les exportations du poisson pris en eau profonde se sont élevées à \$6,000,000, et ses produits à \$12,000,000. Quand donc les fabricants exporteront ils en pays étrangers pour une somme comme celle-là ?

M. L'Orateur, je suis d'avis qu'on a donné trop d'attention aux manufactures de notre pays. Cette politique fiscale est le produit illégitime des nécessités politiques du parti tory. Qu'est-ce qui nous a amené cette protection ? L'ancien ministre des finances n'y avait jamais rêvé, et pendant des années les chefs du parti conservateur n'y avaient pas songé non plus. La seule nécessité de cette politique, c'est qu'ils étaient hors du pouvoir et qu'ils voulaient y revenir. Ils parlèrent de la misère qui régnait dans le pays, et présentèrent au peuple cette panacée, cette médecine de charlatan, destinée à ne produire aucun bien.

Je ne pense pas me tromper sur ce point ; je sens que nous avons le droit de notre côté, et, pour ma part, je suis décidé à lutter jusqu'au bout. Je me soucie très peu de la majorité qui appuie le gouvernement dans cette Chambre ; les majorités n'ébranlent pas les hommes honnêtes et à principes ; voilà pourquoi je ne voulais rien dire sur cette question.

Mais jusqu'à quel point se sont réalisées les prédictions de l'honorable ministre des finances au sujet des ouvriers qui devaient rester dans le pays ? Je ne me rappelle pas avoir vu depuis quarante ans un aussi grand nombre d'hommes vigoureux quitter le Nouveau-Brunswick. Je ne suis pas assez injuste pour mettre cet exode sur le compte de la politique nationale. Je suis d'avis qu'il est le résultat de la dépression générale ; mais la politique nationale ne les a pas retenus

au pays, contrairement à ce qu'on nous promettait : sous ce rapport elle a complètement fait défaut. J'ai reçu une lettre d'un ami du comté de Carleton, l'un des meilleurs districts agricoles du Nouveau-Brunswick, dans laquelle il me dit que pas moins de mille jeunes gens vigoureux sont allés aux Etats-Unis.

Je n'en ai jamais eu un aussi grand nombre partis de mon comté ; et ils ont quitté Saint-Jean, non par centaines, mais par milliers, depuis que cette politique nationale est en opération. Ils sont allés où ils espèrent améliorer leur condition.

Sans doute, dans les circonstances ordinaires beaucoup partiraient et reviendraient, mais les amis de cette politique nous avaient dit qu'ils trouveraient du pain et de l'ouvrage pour tous. Pourtant ils savaient bien alors qu'elle n'aurait point cet effet, ou ils auraient du le savoir.

Je me souviens que l'honorable ministre des finances disait en réponse à une adresse qui lui était présentée à Saint-Andrews, N., B. : " Six mois après la victoire du parti conservateur, on trouvera de l'ouvrage pour chaque homme, femme et enfant de la ville." Que voulait-il dire par là ? moi, si je faisais des promesses, je les remplirais.

Ce discours a peut être influencé un grand nombre d'électeurs qui se sont imaginés que la nouvelle politique leur fournirait de l'ouvrage, du pain et des vêtements. Non-seulement elle ne leur a pas apporté de l'ouvrage, mais elle les obère de taxes : ils paient plus cher qu'auparavant tout ce qu'ils mangent, boivent et portent.

En ce qui concerne le comté de Charlotte et toute la province du Nouveau-Brunswick, je pense que cette politique a été funeste à tous les intérêts. Les pêcheries en ont souffert, aussi bien que les autres industries, et le gouvernement peut remercier sa bonne étoile que les prix se soient améliorés en Angleterre et aux Etats-Unis. C'est la seule chose dont nous ayons à nous réjouir. J'ai entendu des gens attribuer ce résultat à la politique nationale ; quoi ! cette assertion n'est pas plus absurde que bien d'autres avancées par les partisans du gouvernement.

La politique nationale a établi des entrepôts à calais, afin que les gros marchands de bois puissent y faire de bonnes opérations. Je ne connais pas un seul

marchand de bois quelque peu important, qui n'ait pas établi un entrepôt sur l'autre côté de la frontière depuis que cette politique est en vigueur. Un des plus habiles marchands de Saint-Stephen m'a dit qu'elle a ajouté \$100 de taxes sur chaque double attelage que ces industriels envoient dans les bois. Elle aurait écrasé cette industrie au Nouveau-Brunswick si les marchés étrangers n'étaient pas devenus meilleurs. Cependant, cette amélioration a encouragé nos hommes d'affaires ; mais à part cela, je n'ai jamais vu dans ma province une aussi grande misère ni aussi triste perspective pour les affaires.

La politique nationale a fait tort à notre commerce maritime et côtier en le privant des marchandises de retour et en réduisant les profits. Nous n'avons aucun commerce maritime avec le Canada occidental ; nos navires transportent notre bois et les produits de nos fermes aux Etats-Unis, et il est hautement important qu'ils aient des marchandises de retour. Notre commerce et nos affaires se font avec les Etats-Unis et la Grande-Bretagne. Nous n'avons rien à envoyer au Canada-Ouest ; et il est de l'intérêt de nos gens d'acheter avec les produits de leurs exportations ce qui peut leur convenir dans ces pays et le ramener dans leurs bâtiments. Aujourd'hui, nous sommes obligés de payer une taxe de 50 c. par baril de farine achetée de Canadiens et qui est de la même qualité que celui que nous achetons sans impôt aux Etats-Unis. Des marchands m'assurent que c'est ce que nous payons en plus. Voilà un des fruits de la politique nationale.

Je ne pense pas exagérer en disant qu'au cours de l'année dernière il est parti 20,000 personnes, la plupart des hommes, des provinces maritimes. Proportionnellement, l'émigration de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard est aussi considérable. Pour le Nouveau-Brunswick cette politique n'a eu d'autres résultats que l'oppression, la taxe et la ruine. S'il y a dans le pays quelqu'un sur qui retombe cet état de choses, c'est assurément sur les honorables ministres des finances et des chemins de fer dont aucune des prédictions de prospérité ne s'est accomplie. Ils sont comme les perspectives dorées qu'on faisait miroiter à nos yeux pour nous entraîner dans la Confédération ; le flot de la prospérité devait couler rapide

et violent. Je voulais bien tirer le meilleur parti possible de la Confédération après qu'elle fut devenue un fait accompli, mais il n'y avait aucune nécessité de la faire manquer avec cette politique. Je suis heureux que le sort soit échu à l'honorable ministre des finances et à ses collègues de l'infliger au pays. Je suis heureux que le parti réformiste ne se soit pas rendu coupable de cette folie, si je puis appeler ainsi la politique nationale.

Ma pensée est entraînée à vingt-cinq ans en arrière, à l'époque où j'entrai pour la première fois dans le parlement du Nouveau-Brunswick, lorsque j'eus l'honneur d'être associé à l'honorable ministre des finances.

Le parti conservateur gouvernait la province depuis cinquante ans peut-être. La ligue des familles avait contrôlé les affaires pendant longtemps. L'honorable ministre des finances était libéral alors et, lorsqu'après la défaite du gouvernement conservateur, la formation d'une nouvelle administration devint nécessaire, il fut choisi comme le plus propre à remplir les fonctions de secrétaire provincial. Il avait une certaine réputation d'habileté financière qu'il s'était acquise par ses discours sur la tempérance ; il excellait dans les additions, et avait coutume de citer des chiffres pour démontrer les funestes effets de l'intempérance et ce que coûtaient les habitudes intempérantes de la société : il disait à ses auditeurs le nombre de chevaux et de voitures qu'il faudrait pour transporter l'argent en espèces que ces habitudes faisaient dépenser, et pour varier, il leur donnait les dimensions de longueur, largeur et profondeur d'un canal que formeraient les boissons consommées dans ce pays.

Comme il avait une grande expérience des discours en public et de ce genre d'arithmétique, il nous parut être l'homme le plus apte à remplir ce poste. Il fut donc chargé des finances provinciales en 1854, et il les administra pendant dix ou douze ans, jusqu'à ce que survint la question de la Confédération.

Pendant tout ce temps-là je lui ai donné mon appui ; il était très aimable et rempli de bonté. Mais bientôt je constatai qu'il n'était plus le même homme quand il cessa d'être ministre et qu'il fut remplacé par un autre. J'eus occasion de prendre sa place ; alors lui et ses amis

remplirent le rôle d'hyènes politiques ; au lieu de la bonté et de la douceur qu'il témoignait auparavant, il fut comme un lion rugissant qui cherche à dévorer quelqu'un. Il me dévora. Financièrement je ne valais rien quand j'entraî au gouvernement. Le trésor était vide, et cela n'avait rien d'étonnant puisque mon honorable ami avait passé par là. Je me trompe, le trésor contenait des valeurs considérables : il y avait \$6,000 ! avec lesquelles il fallait réunir le parlement et commencer mes opérations.

La première chose que j'eus à faire fut d'emprunter de l'argent. Nous étions à la veille de la session, et il me fallait avoir de quoi solder l'indemnité des députés et remplir d'autres engagements. Je ne m'étais jamais beaucoup occupé de finances, je ne connaissais pas les banques et ne savais comment traiter avec elles ; mais je pris mon courage à deux mains et je m'adressai à la banque de l'Amérique Britannique du Nord. Je dis que je voulais un peu d'argent pour passer la session ; on me répondit que comme la banque était une institution du pays et qu'elle était disposée à rendre tous les services en son pouvoir, il fallait écrire à Montréal pour savoir ce qu'il y avait à faire. J'allai à une autre banque et je ne puis rien obtenir. Je réussis enfin, après un autre refus, à obtenir \$15,000 ou \$20,000. Je revins à Frédéricton et me mis à l'œuvre. Peu de temps après je reçus de la banque de l'Amérique-Britannique du Nord une réponse qu'elle nous prêterait \$5,000, mais je crois que je n'aurais pas beaucoup d'obligation à l'égard d'une institution aussi importante pour une pareille somme.

Ainsi que je le disais tout à l'heure, l'honorable monsieur nous dévora bientôt. Il y eut des élections, et nous fûmes battus. Mais lorsque mon honorable ami fut fait secrétaire provincial, il n'y avait pas de dette publique au Nouveau-Brunswick. Je crois que la dette, à cette époque, ne dépassait pas \$100,000. Le tarif n'était pas de plus de 10 pour cent. Mon honorable ami resta au pouvoir jusqu'au moment de la Confédération, alors que notre dette s'élevait à \$5,000,000, et nous avions en plus des obligations au montant de \$2,000,000 : en sorte que nous sommes entrés dans la Confédération avec une dette de \$7,000. Telles ont été les opérations financières de mon honorable ami

au Nouveau-Brunswick. Si peu que j'estimasse les tories quand nous les avons renversés du pouvoir, je crois que nous aurions mieux fait de les y maintenir.

Mon honorable ami se mit alors à faire de la propagande en faveur de la Confédération. Il nous dit que ce serait une panacée pour tous nos maux, que nous allions fabriquer pour Ontario et Québec, bref que le Nouveau-Brunswick deviendrait le Birmingham du Canada. Je ne vois point que cette prédiction se soit accomplie ; je ne vois pas que l'Intercolonial transporte les produits de nos manufactures à l'Ouest, ainsi qu'il nous le disait. C'est tout le contraire : les manufactures des provinces maritimes ont diminué depuis la Confédération. Au lieu d'avoir ici dans l'Ouest des agents à la recherche d'un marché pour nos instruments aratoires, nous voyons les provinces maritimes traversées par des agents de commerce de Montréal, elles en sont inondées.

Notre proportion de la dette nationale, en faisant la part de notre actif, est de \$11,500,000, tandis que notre part de la dette brute s'élève à \$13,000,000. Nous avons un tarif de plus de 20 pour cent, et nous sommes obérés de taxes. Nos industries sont surchargées. Quel encouragement l'industrie agricole reçoit-elle de la politique nationale ? que fait-elle pour le cultivateur ? Elle taxe énormément tous les objets qui entrent dans sa consommation, et, loin d'augmenter le prix des produits de la ferme, je ne me souviens pas que ces prix aient jamais été aussi bas que l'année dernière. Qu'a-t-elle fait pour les classes commerciales du Nouveau-Brunswick ? Elle a chassé le commerce de Saint-Andrew et de Saint-Stephen à Eastport et à Calais dans l'État du Maine. J'ai parlé à deux des principaux importateurs du comté de Charlotte, et, bien qu'ils soient chauds partisans de l'administration actuelle, ils avouent franchement que le tarif leur fait tort.

L'indemnité des pêcheries accordée par sentence arbitrale est de \$5,500,000. Sur cette somme, un million est allé à Terre-Neuve, laissant \$4,500,000 pour les quatre provinces maritimes de la Confédération. Laissons \$900,000 pour Québec, et nous avons pour le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et l'Île du Prince Edouard \$3,600,000 qui, divisées

en une période de douze ans, donnent à ces provinces \$300,000 par année. Comme cet argent est dans le trésor fédéral, il doit porter intérêt. Un intérêt de 6 pour cent sur \$300,000 donne \$18,000 par année : de sorte qu'en 1880 les trois petites provinces auraient de ce fonds \$318,000 à diviser entr'elles. En supposant que leur population est de 750,000 âmes, nous avons 42½ centins par tête. En 1881 nous aurions deux années d'intérêt sur \$300,000, faisant \$336,000 à être divisées en 1882, ce qui ferait 45c. par tête. L'intérêt augmenterait de 2½ pour cent par année pendant douze ans, faisant une moyenne *per capita* de 56 centins dans cet espace de temps et paierait plus que les deux tiers de la subvention de 80 centins par tête que nous recevons aujourd'hui du gouvernement fédéral. Mais, je suis porté à croire que nous ne recevons rien de cette indemnité ; rien ne nous le fait espérer.

J'espère que ceux qui administrent aujourd'hui les affaires publiques comprendront qu'il est de leur devoir de faire quelque chose pour l'industrie des pêcheries. Le Nouveau-Brunswick est dans une position des plus humiliantes et souffre d'une gêne commerciale comme il n'en a pas vue depuis que l'honorable ministre des finances administrait son trésor il y a vingt-cinq ans. Bien que les électeurs aient été avertis des conséquences de cette politique et aient envoyé ici douze représentants sur seize pour l'opposer, nous nous trouvons dans l'impuissance de faire quoi que ce soit pour l'opposer.

Notre humiliation politique est encore plus grande que notre humiliation commerciale. Mon honorable ami s'est encore trompé en disant que nous tiendrions l'équilibre du pouvoir dans la Confédération ; il prétendait que sur toutes les questions morales nous aurions Ontario pour nous, et que dans les matières de commerce, de politique fiscale, Québec et les provinces maritimes seraient avec nous, et que par conséquent nous aurions toujours le contrôle. Mais quelle est la véritable situation ? Nous sommes dans une minorité désespérante, n'ayant pas même l'appui des autres provinces maritimes. Nous n'avions pas pensé, en entrant dans la Confédération que l'impôt public serait, en si peu de temps, porté de \$2.75 à \$6 par tête. Mon honorable ami disait en 1864 :

“ On a dit que les chiffres ne mentent jamais ; cependant si vous partez d'un point de départ faux, vous pouvez faire mentir les chiffres autant que vous voudrez.”

Puis :

“ M. Lawrence dit que nos manufactures ne peuvent faire la concurrence à celles du Canada, et il a essayé de le faire croire aux fabricants. Je vous dit que nous fabriquerons beaucoup pour le Canada et que nous serons pour lui ce qu'est Birmingham pour l'ouest de l'Angleterre. Bref, je crois que les calculs de M. Lawrence sont, du commencement à la fin, les produits d'un esprit qui tient notre population dans une grande insignifiance. M. Parks, le propriétaire de la filature de coton, m'a fait autoriser, par un ami, de dire que, s'il avait le grand marché que nous donnera cette Confédération, il pourrait vendre à 10 pour cent de moins que maintenant.”

L'honorable ministre des finances disait alors aux populations du Nouveau-Brunswick qu'elles auraient toutes les facilités de fabriquer. M. Lawrence soutenait le contraire, attendu que le Canada avait la population, les capitaux et les manufactures nécessaires, et que le Nouveau-Brunswick ne les avait pas. Depuis la Confédération, l'Intercolonial a-t-il transporté des produits des manufactures au Canada ? Des agents de commerce ont-ils cherché ici des marchés pour les produits du Nouveau-Brunswick ? Tout au contraire ; les marchandises canadiennes sont allées au Nouveau-Brunswick, au grand détriment de nos importateurs et de nos fabricants, et les agents du Canada ont infesté tous les coins et recoins des provinces maritimes. M. Lawrence était le fou avant la Confédération ; qu'il est aujourd'hui ? La filature de cotons a été établie il y a vingt ans et s'est beaucoup développée depuis ; par conséquent elle n'est pas due à la politique nationale. Je suis certain que M. Parks n'enverra pas de cotons au Canada. Je me figure voir dans l'embarras un fabricant, l'honorable député de Toronto-Centre, allant trouver l'honorable ministre des finances et lui demandant la protection pour continuer son industrie. Il a obtenu cette protection, et c'est pour cette raison qu'il a quitté le parti libéral. Afin d'aider ce monsieur qui vaut \$500,000, le pauvre est obligé de payer plus cher une table, ou une chaise dont il a besoin. Pourtant est-ce que la masse du peuple n'a aucun droit à la sollicitude du gouvernement ?

On nous dit que, nonobstant cette

augmentation de taxes, les articles sont à meilleur marché qu'avant l'établissement de la politique nationale. Cette idée est très originale, et il faut qu'on pense le peuple bien stupide si l'on croit qu'il va ajouter foi à pareille assertion.

Les prédictions de mon honorable ami le ministre des finances, ne se réalisent jamais. Quand on lui représentait que le gouvernement fédéral serait dispendieux, il disait que \$13,000,000 par année suffiraient pour conduire les affaires du pays pendant un quart de siècle. Je ne veux pas insinuer que l'honorable monsieur dirait une chose qui n'est pas vraie, il ne mentirait pas, non ; mais il a dit que les chiffres peuvent mentir, et, M. l'Orateur, en ce qui concerne les chiffres, je dis que c'est un mensonge. Il nous a dit que \$2.75 par tête seraient tout ce que nous aurions de taxes à payer pendant un quart de siècle ; les faits actuels me permettent de dire que c'était une bourde. Il nous a dit que la population augmenterait tellement, à la suite de la construction de l'Intercolonial, qu'en 1880 celle du Nouveau-Brunswick serait de 400,000 âmes ; c'est encore une bourde. Il nous a dit que l'Intercolonial passerait par le centre de la province et coûterait \$15,000,000 ; or, il ne passe pas par le centre de la province, et il a coûté \$30,000,000 : donc une nouvelle bourde. Je pourrais citer une centaine d'autres calculs que l'honorable ministre des finances faisait pour nous entraîner à accepter la Confédération, calculs dont il se disait absolument certain et qui ne se sont pas réalisés. Je suis sûr qu'il ne dévierait pas du droit chemin de la vérité ; mais si, comme disent les Ecritures, il y a un lac de feu et de souffre pour les menteurs, je plains les chiffres de l'honorable monsieur ; et si les menteurs doivent être jetés dans les ténèbres extérieures où il y a des pleurs et des grincements de dents, le sel ne saurait sauver ces chiffres. David et Jonathan n'étaient pas aussi étroitement unis que l'honorable monsieur et ces chiffres ; cependant les meilleurs amis doivent se quitter.

J'ai écouté attentivement l'honorable ministre des chemins de fer quand il a prononcé son puissant discours destiné à rallier les amis. Pendant qu'il parlait j'ai songé au Vésuve, et je m'attendais à être envahi, ainsi que mes avis, par la lave. J'ai pensé au feu dévorant, au

vent furieux, au tremblement de terre ; mais j'ai senti qu'il manquait au discours un élément essentiel.

Comme les intérêts commerciaux sont identiques dans les trois provinces maritimes, je suis certain que la politique nationale a été aussi préjudiciable à la Nouvelle-Ecosse qu'au Nouveau-Brunswick ; je vois que le gouvernement a envoyé des vivres pour un montant de \$1,000 aux pêcheurs de Guysboro qui se mouraient de faim. La politique nationale n'a pas fait beaucoup pour eux. J'ai hâte d'entendre le représentant de ce comté (monsieur Ogden) discourir sur les beautés de cette politique. Le contraste est frappant entre la figure rayonnante de cet honorable député qui a tout ce qu'on peut désirer et les visages décharnés de ses électeurs. On dit que le gouvernement leur a envoyé ce secours à titre d'emprunt ; j'espère que ce sera un don. Il a secouru les pauvres de l'Irlande ; pourquoi ne pas secourir les pauvres de Guysboro qui doivent une partie de leur pauvreté à la politique nationale ?

Je me suis amusé en voyant le changement qui s'est opéré dans la contenance de l'honorable ministre des chemins de fer pendant que l'honorable député d'Annapolis (monsieur Longley) parlait à propos du projet de loi concernant les juges de la Colombie britannique. Quand il s'est aperçu que son honorable ami menaçait de tourner casaque sur cette question, il a tressailli,

“ For Satan trembles when he sees
The weakest saint upon his knees.”

J'espère que l'honorable député ne sera pas le saint dont parle le poète, mais que la semence est tombée dans un bon terrain et qu'elle portera fruit. Mon cœur bat pour lui, et je suis disposé à lui tendre la main, à l'accueillir dans nos rangs clair semés aujourd'hui, mais qui seront remplis dans trois ans.

M. KILLAM : Je propose l'ajournement du débat.

SIR JOHN A. MACDONALD : Non, il est nécessaire que la Chambre se forme en comité sur les résolutions qui ont été présentées.

M. KILLAM : Il ne serait pas juste de continuer le débat à cette heure avancée. Il y a plusieurs députés de l'opposition qui désireraient y prendre part.

M. MACKENZIE : Il n'est pas nécessaire que la Chambre se forme en comité maintenant.

SIR JOHN A. MACDONALD : Avec notre bonne volonté ordinaire, nous consentons à l'ajournement du débat.

La Chambre s'ajourne
à une heure
quinze minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 7 avril 1880.

M. l'Orateur prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

FÊTE DE LA REINE—CÉLÉBRATION
A QUEBEC.

INTERPELLATION.

M. DOMVILLE : Les volontaires auront-ils la permission d'aller à Québec, pour y prendre part à la célébration de la prochaine fête de la Reine, et quelle aide recevront-ils du gouvernement pour y aller ? Le 54^{ème} bataillon d'infanterie et la batterie de campagne de Richmond, qui se trouvent de 100 milles plus rapprochés de Québec que les volontaires de Montréal et sous tous les rapports égaux à eux, auront-ils la même aide pour s'y rendre ? Si non, le gouvernement donnera-t-il de l'aide aux volontaires des townships de l'Est pour qu'ils puissent se réunir à Richmond et célébrer la fête de la Reine ?

SIR JOHN A. MACDONALD : Les volontaires de Montréal doivent aller prendre part à la revue de Québec, deux bataillons et une batterie d'artillerie. Un bataillon sera choisi dans les townships, le numéro du bataillon n'est pas encore décidé ; un dans la province du Nouveau-Brunswick, non encore fixé ; un dans Ontario, non encore fixé. Il sera accordé un crédit pour couvrir les frais de chaque bataillon qui assistera à la revue.

CONTRAT DE LA MALLE A LÉVIS.

INTERPELLATION.

M. LARUE : Pour quelle raison le gouvernement a-t-il annulé le contrat pour le transport des malles de Sa Majesté entre Lévis et Saint-Joseph de la Beauce

et les stations intermédiaires, accordé à Laurent Roy, de Lévis, le 1^{er} août 1878, et qui ne devait expirer que le 1^{er} août 1882 ?

M. LANGEVIN : Nous avons annulé ce contrat parce qu'il avait été adjudgé sans annonce préalable. Toutefois, il paraît que la seule personne qui ait reçu de l'argent pour le service mentionné dans ce contrat est M. Roy lui-même.

EMIGRATION DE FERMIER ANGLAIS.

INTERPELLATION.

M. STEPHENSON : Le gouvernement a-t-il l'intention de nommer des agents spéciaux pour favoriser l'émigration de fermiers anglais ou autres au Canada, durant la présente année ; si non, pourquoi ?

SIR JOHN A. MACDONALD : Le gouvernement a son personnel régulier d'agents d'émigration dans la Grande-Bretagne, et il n'a pas l'intention de nommer des agents spéciaux.

NOUVEAU-BRUNSWICK—PONTS INTERNATIONAUX SUR LA RIVIÈRE
SAINT-JEAN.

INTERPELLATION.

M. COSTIGAN : Si le Congrès des Etats-Unis se charge de la moitié des frais de construction de certains ponts internationaux sur la rivière Saint-Jean, N.-B., le gouvernement canadien se chargera-t-il de l'autre moitié ?

M. LANGEVIN : Si le Congrès des Etats-Unis offre de payer la moitié des frais de construction de certains ponts internationaux sur la rivière Saint-Jean, le gouvernement du Canada sera prêt à prendre la chose en considération.

AMÉLIORATION DE LA RIVIÈRE
SAINT-AURICE.

INTERPELLATION.

M. MONTPLAISIR : Le gouvernement a-t-il l'intention d'inscrire au budget une somme quelconque pour l'amélioration de la rivière Saint-Maurice, plus particulièrement entre les chutes des Piles et La Tuque ?

M. LANGEVIN : L'ingénieur qui a été chargé de faire une inspection n'a pas encore transmis son rapport ; par conséquent, le département ne peut dire si une somme d'argent sera nécessaire pour améliorations. Vu ces circonstances,

je ne puis soumettre à mes collègues et ceux-ci ne peuvent soumettre au parlement une proposition au sujet de ces améliorations, du moins durant la présente session.

PRIVILÈGE DE PÊCHE SUR LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.

INTERPELLATION

M. COCKBURN (Northumberland-Ouest) : Je demande la production d'une copie de tous les actes de concession, permis accordés, ou conventions intervenues entre le ministère de la marine et des pêcheries, ou aucuns de ses officiers, et toutes personnes possédant ou occupant des terres, baies et marais, ou des parties d'iceux, sur la rive nord de l'Outaouais, entre la cité d'Ottawa et Grenville; aussi, des états précis et complets de tous les deniers payés par ce ministère pendant le cours des trois dernières années directement ou indirectement, pour la reproduction du poisson ou la protection du gibier dans l'étendue de ces terres, baies et marais ou aucune parties d'iceux, et les noms des personnes auxquelles ils ont été payés; aussi, copie de toutes les instructions données aux membres de la police fédérale ou à des officiers du ministère, relativement au gibier ou à la protection du gibier; aussi, copie de toute correspondance touchant la protection du gibier dans l'étendue des dites terres, baies ou marais, et copie de toutes plaintes formulées à ce sujet; aussi, copie d'une circulaire adressée le ou vers le 15 décembre dernier, par le dit ministère, aux gardes-pêche touchant la protection du gibier, ainsi que copie de toutes objections ou plaintes formulées au sujet de la mise en force des lois de chasse provinciales par des fonctionnaires fédéraux agissant d'après les instructions venues du ministère de la marine et des pêcheries.

Je desire expliquer brièvement les raisons sur lesquelles je m'appuie pour faire cette motion.

Un certain nombre de citoyens de cette ville et des comtés voisins se sont aperçus, depuis deux ans et plus, de graves abus. On sait que le parlement et le gouvernement fédéraux n'ont rien à faire avec la protection du gibier; cette matière, d'après l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, est exclusivement du ressort des législatures et gouvernements locaux.

M. LANGEVIN.

Cependant, aux cours des deux dernières années, des personnes qui faisaient la pêche et la chasse sur la rivière des Outaouais et dans les marais voisins, y ont trouvé des hommes de la police fédérale postés là pour les en empêcher.

Un grand nombre de personnes de cette ville et du voisinage—artisans de petits villages, cultivateurs et fils de cultivateurs—se sont vus rigoureusement, injustement et illégalement privés d'un passe-temps dont ils avaient eu jusque-là, sans obstacle et sans réserve, la jouissance.

On a découvert, après recherches, que ces hommes de police, qui ont quelquefois agi d'une manière arbitraire et violente, qui sont allés jusqu'à faire des menaces d'arrestations et même jusqu'à en opérer une ou deux, étaient employés par le ministère des pêcheries et agissaient d'après les ordres directs du commissaire de ce ministère, monsieur Whitcher.

Au mois de septembre dernier, deux messieurs qui avaient été gênés de cette façon dans leurs opérations, vinrent me trouver et me prièrent de m'intéresser à la question en ma qualité d'homme public. Je leur dis qu'il devait y avoir une erreur, qu'il était difficile de croire que le ministère de la marine et des pêcheries s'ingérât dans une question qui concernait la protection du gibier; mais ils m'assurèrent que oui. J'adressai au département une lettre courtoise, dans laquelle je demandai s'il était vrai que ces officiers de police eussent reçu de lui l'ordre d'empêcher les gens de se livrer dans les marais et les baies de l'Outaouais à cet amusement permis par la loi; mais je ne pus en obtenir satisfaction. Je reçus du commissaire plusieurs longues lettres traitant de la protection du gibier; elles contenaient de vagues généralités et évitaient la question que j'avais posée aussi convenablement que possible, c'est-à-dire si ces officiers étaient chargés de veiller à la protection du gibier sur cette rivière? Enfin, j'en reçus une dont je vais lire un extrait. La correspondance est si volumineuse, que je ne veux pas abuser du temps de la Chambre en la lui communiquant. M. Whitcher m'écrivait à la date du 9 septembre dernier :

« Laissez-moi dire que je vous donnerai toujours très volontiers, ainsi qu'à tout autre

monsieur, les renseignements que vous jugerez à propos de demander. En même temps permettez-moi d'ajouter que la classe de gens dont on doit toujours appréhender des dommages dans une localité à la portée d'une ville populeuse comme Ottawa doit être empêchée par des moyens rigoureux de causer ces dommages, quoiqu'il puisse arriver que les termes généraux et absolus de l'exclusion portent un peu durement contre d'autres dont la présence n'est pas seulement inoffensive, mais encore désirable, en raison de l'appui moral et intelligent qu'il est essentiel de donner à la protection et à la propagation du gibier, du poisson (et incidemment, des oiseaux) pour contrebalancer l'esprit d'hostilité que témoignent des gens qui se plaignent que les restrictions des lois concernant le gibier et le poisson empêchent de tuer le gibier en toutes saisons."

Ainsi, nous avons la déclaration du département non-seulement qu'il lui incombe de protéger le gibier en général, car je ne pense pas que les amateurs s'opposeraient à cela, lors même que cette protection serait exercée illégalement. On ne dispute pas la protection du gibier pendant la saison réservée; mais on a voulu empêcher certaines classes de personnes de chasser sur cette rivière durant toutes les saisons de l'année. En cela le ministère s'est arrogé une autorité très prérehensible; c'est une loi très pernicieuse.

Mais il y a beaucoup plus que cela. On n'a pas simplement voulu protéger le gibier en faisant de cette rivière un refuge pour tous les oiseaux de l'air, on a voulu protéger le gibier pour l'avantage spécial d'un monsieur et de ses amis; c'était, si je puis m'exprimer ainsi, la protection d'un intérêt personnel et isolé, aux dépens du public, et elle se faisait non pas aux frais des intéressés, mais aux frais du gouvernement et par l'emploi de la police fédérale qui, en uniformes, était rangée le long de la rivière pour en éloigner les jeunes gens de la ville, les artisans, habitants et cultivateurs de la campagne. On avouera que c'est un abus.

Aussi, voyant que je ne pouvais rien obtenir que les généralités dont je viens de faire part à la Chambre, j'adresserai à l'honorable ministre de la marine et des pêcheries une lettre dans laquelle je formulai une accusation. Cette lettre porte la date du 29 septembre 1879 et se lit comme suit :

"Cher monsieur.—J'ai l'honneur de porter à votre attention une correspondance qui vient d'être échangée entre M. Whitcher de votre département, et moi.

"J'ai raison de me plaindre que ce monsieur (qui a eu la générosité de me faire part

très au long de ses opinions personnelles sur la protection des oiseaux, du gibier et du poisson—sujet sur lequel je ne demandais pas de renseignements) ait évité de répondre à la simple question que je lui posais. Je vais vous exposer l'affaire aussi clairement et aussi brièvement que possible.

"Il paraît que M. Whitcher, tout en s'occupant, pour le département, de pisciculture sur la rivière des Outaouais, fit l'acquisition d'une part de propriété dans certaines baies et dans certains marais pour y faire la chasse au gibier (et d'après ce qu'il m'a dit lui-même et d'après ce que j'ai su d'autres sources, je crois que c'est vrai), et que sous ses ordres les hommes de police ou officiers préposés à la protection des opérations de pisciculture ont agi comme ses garde-chasse spéciaux et ses serviteurs personnels, et qu'ils ont récemment éloigné de certains marais (qui ne se trouvent pas même, me dit-on, dans les limites des terres appartenant au ministère) certains messieurs de cette ville qui chassaient la bécassine et qui ne gênaient en rien les opérations de la pisciculture, lesquelles, je crois, ne peuvent avoir lieu dans des endroits où les gens peuvent marcher et où le poisson ne peut nager.

L'inconvenance de ce procédé est évidente, car quoi que le gouvernement fédéral puisse donner à bail des terres jusqu'au bord de l'eau, ainsi que les baies et les cours d'eau qui s'y trouvent, pour les fins de pisciculture, il ne peut avoir rien à faire avec la question de la protection du gibier, laquelle est du ressort exclusif des gouvernements locaux. En outre, le fait de fonctionnaires fédéraux employés, sous prétexte de devoirs publics d'une nature tout à fait différente, à protéger des parcs pour la conservation du gibier pour des particuliers, que ce soit en vertu d'arrangements collectifs ou séparés quant à la part relative de compensation, ce qui est évidemment la défense tentée par M. Whitcher, est pour le moins inadmissible et constitue une innovation en matière d'administration ministérielle.

"Je signale simplement la correspondance à votre attention, car je désire savoir au juste si cette pratique est autorisée par vous, le chef du département.

"Je suis cher monsieur,

"Votre tout dévoué,

"JAMES COCKBURN."

Je fus longtemps sans recevoir de réponse, mais j'absous personnellement le ministre de ce retard qui est dû à des raisons d'une nature privée, et auquel je n'attache et n'ai jamais attaché une grande importance; ce dont je me plains, c'est le retard qu'on a mis à m'envoyer le rapport, ou plutôt l'erreur qu'on a commise en permettant un pareil rapport. Peu de temps après, monsieur Whitcher distribua une circulaire dont je vais lire une partie, afin de faire voir la prétention du département. Cette circulaire est adressée aux officiers des pêcheries et porte la date du 15 décembre 1879 :

“ Nous savons que plusieurs officiers des pêcheries ont trouvé quelque peu onéreux pour eux de veiller incidemment à l'exécution des lois concernant le gibier sans recevoir aucune allowance pour leur salaire ou leurs déboursés ; mais le département a cru devoir en agir ainsi, au point de vue officiel, en raison de l'aide pratique que cette surveillance donne à l'accomplissement de leurs attributions régulières. Cependant, nous sommes très reconnaissants envers ces officiers des pêcheries qui ont exercé leurs pouvoirs avec tant d'ardeur et d'efficacité, sans rémunération spéciale et dans l'unique but de préserver le gibier qui, sans cet intérêt et sans cette surveillance autorisée, serait aujourd'hui beaucoup diminué sinon tout à fait exterminé en plusieurs endroits.”

Comme on le voit, cette circulaire, lancée par le département justifie non-seulement le contrôle du gibier, mais encore l'emploi d'officiers fédéraux pour le protéger.

Quelque temps après l'envoi de cette circulaire, je reçus du ministre de la marine et des pêcheries une lettre qui me surprit beaucoup. Elle justifiait en quelque sorte l'action des hommes de police et l'insolence dont les officiers du ministère s'étaient rendus coupables ; elle contenait, en outre, un rapport de monsieur Whitcher dont je prends exception spéciale. L'injure, en tout ceci, c'est que la cause que nous avions soumise au ministre dans ma lettre du 29 septembre dont je viens de donner lecture ayant été déferée par lui à monsieur Whitcher pour qu'il fit rapport, cet officier ne s'est pas borné à justifier, comme il aurait dû, l'illégalité qu'il avait commise ; mais il est allé jusqu'à s'informer des motifs qui avaient porté un membre de cette Chambre à saisir le département de ce sujet—conduite qui, j'en suis certain, ne sera approuvée par aucun de mes collègues de la députation nationale.

Qu'on me permette de lire ici la lettre que j'adressai au ministre, à la date du 20 janvier 1880, et qui contient un extrait du rapport incriminé ainsi que les observations que j'ai faites à ce sujet :

“ Ottawa, 20 janvier 1880.

“ Monsieur, — J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre (qui ne m'est parvenue qu'aujourd'hui) du 17 de ce mois, en réponse à celle que je vous ai adressée le 29 septembre dernier, ainsi que d'une copie d'un rapport officiel dressé par monsieur Whitcher, et portant la date du 1er octobre, rapport dont j'ai connaissance aujourd'hui pour la première fois.

“ La correspondance échangée avec monsieur

M. COCKBURN.

Whitcher avant le 29 septembre en dit assez par elle-même, et je préfère vous y renvoyer plutôt qu'aux commentaires erronés que faits ce monsieur à cet égard. Toutefois, ma lettre du 29 septembre formulait contre lui des accusations qui sont restées jusqu'ici sans réponse. Ses longs arguments sur l'opportunité de protéger le gibier, et le désir qu'il prête (nonobstant l'acte de l'Amérique Britannique du Nord) à certaines personnes — noms inconnus — que le gouvernement fédéral se charge de cette protection en rapport avec la pisciculture, sont tout à fait en dehors des questions que soulève cette lettre.

“ La protection du gibier est limitée avec raison à la saison réservée ou saison des couvées ; mais toute cette correspondance touche à une chose bien différente — à la préservation du gibier, pour usage privé, durant la saison libre, par l'emploi de la police fédérale, et ce pour le bénéfice d'un particulier qui prétend y avoir droit, soit à ses propres frais ou au frais du public ou aux frais collectifs de lui-même et du département (la question des frais étant sans importance, à son point de vue) — tout cela sous le faux prétexte de la pisciculture.

“ Je maintiens tous les mots de ma lettre du 29 septembre, et toutes les accusations qui y sont formulées seront amplement prouvées.

“ Mais monsieur Whitcher, auquel, me dites vous, ma lettre a été renvoyée pour qu'il fit rapport, au lieu de se borner aux accusations portées contre lui et d'y répondre s'il le pouvait, essaie d'éviter la question en abordant des sujets tout à fait étrangers. Je cite ses paroles : ‘ Connaissant la poursuite judiciaire dont me menaçait le client de M. Cockburn, je me suis tenu d'autant plus sur mes gardes en répondant à ses questions ; et il me semble maintenant que ce n'est pas, ainsi qu'il le prétend, parce que le renseignement n'a pas été donné, mais parce qu'il n'a pas reçu des réponses qui auraient pu compromettre ou le département, ou un homme de police ou moi-même, et fournir une base à la poursuite. L'attaque méchante qu'il dirige contre moi dans sa lettre (No. 5) est probablement une vengeance qu'il veut exercer, autant parce qu'il n'a pas réussi à me faire compromettre dans l'intérêt de son client, que pour un acte antérieur se rattachant à la destitution de son beau-frère opérée par votre prédécesseur, et à propos de laquelle monsieur Cockburn m'a blâmé injustement, et avoué ouvertement qu'il me créait des ennuis ou me ferait du tort. Je suis justifiable de le supposer, puisque monsieur Cockburn confond le sujet sans importance de ses premières lettres qui, dit-il, ne renfermaient qu'une simple question, avec une nouvelle affaire d'une nature malicieuse, et dévoile ainsi ses motifs et la teneur plausible de sa correspondance.’

“ Laissez-moi vous dire, monsieur, qu'il n'y a pas un seul mot de vérité dans ces histoires oiseuses et absurdes. J'ai écrit à votre ministère en ma qualité publique de membre du parlement, dans l'intérêt public et pour protéger les amateurs de sport de cette ville et des alentours contre la continuation d'un abus. On ne m'a jamais demandé, comme avocat, d'interter une action contre monsieur Whitcher ou contre qui que ce soit, et ce n'a pas été mon intention non plus ; j'ajoute que je n'ai jamais eu l'hon-

neur distingué de compter un beau-frère dans le département de monsieur Whitecher, ni aucun parent par le sang ou par alliance dans aucun des ministères du service civil. Toute cette histoire est une invention méchante ou une singulière hallucination.

“Je remarque avec plaisir, par les derniers mots de votre lettre, quela pratique d'employer des fonctionnaires fédéraux à la protection du gibier doit être discontinuée à l'avenir; cependant, toute sage que soit cette décision, elle l'aurait été davantage si elle était venue plus tôt, car elle aurait pu sauver la réputation d'un fonctionnaire dont la plume est si féconde en erreurs et en absurdités....

“Je suis, monsieur,

“Votre obéissant serviteur,

“JAMES COCKBURN.

“L'honorable J. C. Pope,

“Ministre de la marine et des

“pêcheries, Ottawa.”

Je répète que quand un fonctionnaire public, attaché à n'importe quel ministère, se hasarde en dehors de ses attributions et critique les motifs qu'un membre du parlement peut avoir en portant une accusation contre son ministère, il fait une chose que la Chambre, je l'espère, ne sanctionnera jamais. Le danger d'une telle prétention doit être évident. Il y a peut-être là une leçon morale que tous les membres de cette Chambre.

Le monsieur en question dit qu'il a parfaitement le droit d'employer ces hommes de police dans n'importe quelle partie de son domaine, parce que, dit-il, y a des intérêts privés et qu'il peut utiliser leur services en les rémunérant pendant qu'ils sont préposés à la protection de poisson. Dans un document (la circulaire) il ignore ce côté de la question, et il dit que les officiers ont à remplir ce devoir sans aucune rémunération. Pauvres gens! ils ont travaillé pour le public en protégeant le gibier, et ils ont la satisfaction de savoir que leurs services sont gratuits. Mais voici ce qu'il dit dans son rapport du 1er octobre :

“Si je désire, ou si quelqu'un désire employer un homme de police ou un officier des pêcheries à ou à ses frais, la chose ne souffre pas objection..... Cette pratique n'est certainement pas une innovation. Des employés aux Communes, au Sénat, et d'autres fonctionnaires publics aident quelques fois à des membres ou à des ministres qui ont des affaires professionnelles ou domestiques à conduire. Personne ne songe sérieusement à mettre en question le temps, le combustible, l'éclairage, la papeterie, etc., incidents à ce service. On sait faire la distinction entre user et abuser d'un privilège commun.”

Voilà maintenant monsieur Whitecher qui guette ce qui se passe dans cette Chambre ainsi que dans les ministères, se mettant au niveau des ministres et des membres du parlement et déclarant que, puisque ces choses sont tolérées ici, il doit avoir la liberté d'employer la police fédérale pour protéger ses intérêts privés, car il possède certains privilèges de sport sur la rivière des Outaouais.

En terminant, je dois dire que cette affaire a été l'objet de l'attention des journaux, et je n'ai aucun doute qu'il a été fait de la cabale parmi les députés pour les préjuger contre ma motion que j'ai fait uniquement pour les raisons que j'ai données. Je n'ai rien à dire pour ou contre monsieur Whitecher personnellement. Je le connais très peu, et j'agis en ceci comme j'agirai toujours quand je verrai un particulier s'arroger un pouvoir ou un privilège qui lui donnerait des avantages spéciaux au détriment des autres. Quand je verrai un parcel empiètement contraire à la loi je protesterai toujours. C'est pourquoi, monsieur l'Orateur, je vous remets ma motion.

M. WRIGHT: C'est un véritable plaisir pour moi de seconder la proposition de l'honorable député de Northumberland-Ouest.

Au cours de l'automne dernier, les journaux m'ont fait connaître l'état de choses qui existait dans le comté d'Ottawa, en rapport avec cette affaire. Le 19 novembre 1879, le *Times* d'Aylmer, journal publié dans le comté, publiait un article au cours duquel il était dit :

“Trois ou quatre de nos concitoyens sont partis dernièrement pour aller passer quelques jours à la pêche et à la chasse dans le township de Lochaber, à une trentaine de milles nord-ouest de ce village. Après avoir passé quelques jours tranquillement, ils reçurent, jeudi dernier, la visite d'un agent secret des pêcheries d'Ottawa; mais, heureusement pour eux, il ne trouva rien en leur possession qui pût les incriminer. Il confisqua deux ou trois vieux rets appartenant à un habitant établi sur le bord du lac. Pourquoi cela?”

“Des messieurs d'Ottawa, dont plusieurs sont attachés au ministère des pêcheries, peuvent aller où bon leur semble et on ne les en empêche pas; mais qu'un habitant du comté aille dans les bois du nord, il est suivi à la piste par un homme de police du gouvernement. Sur le devant de ce township (Buckingham) il y a une réserve du gouvernement et pour le poisson et pour le gibier. Il y a un mois quelques-uns de nos amateurs de chasse sont allés dans les baies qui s'étendent sur toute la largeur de ce township, où ils rencontrèrent un homme

de la police fédérale qui les informa qu'il ne les laisserait pas chasser, attendu que toute la baie appartenait au gouvernement. Néanmoins, toutes les semaines il y va des gens d'Ottawa qui font la chasse sans le moindre obstacle, sous les yeux même de l'un des chefs du département des pêcheries et du gibier. Il est temps que cet état de choses cesse. Il est du devoir de notre député, monsieur Alonzo Wright, de voir à ce que justice égale nous soit rendu et que ses électeurs aient le même droit que les autres ; il doit veiller à ce que quand un permis est demandé de pêcher dans nos lacs et que la loi n'est pas violée, il soit accordé, après paiement de l'honoraire exigible, et qu'il n'y ait pas de faveurs particulières.

Il est certain qu'un appel de ce genre, venant de mes électeurs, ne pouvait être vain. Aussi, j'ai fait des recherches, et je me suis convaincu que les faits relatés dans la correspondance étaient vrais. Plusieurs de mes électeurs m'ont représenté qu'ils avaient été traités illégalement et injustement. Le capitaine Archibald McNaughton, un de mes vieux amis et un homme dont la véracité et la respectabilité ne peuvent être mises en doute corrobore toutes ces assertions. J'ai en ma possession une lettre dans laquelle M. Joseph Riopelle me dit que comme Canadien il pensait avoir certains droits, mais qu'il est maintenant convaincu qu'un Canadien n'a pas de droits qu'un officier des pêcheries soit tenu de respecter ; il m'apprend qu'il a été chassé de ces terrains, de la manière la plus insolente et la plus insultante, par un homme de la police fédérale.

Eh ! bien, M. l'Orateur, je dis avec l'écrivain du *Times* d'Aylmer qu'il est temps que cet état de choses cesse, que cette intervention contre les droits et les privilèges de mes électeurs ne peut pas être tolérée plus longtemps, et que l'insolence de ces fonctionnaires doit être promptement châtiée par leurs supérieurs.

Nous pensions que les attributions de ce ministère étaient clairement définies par son titre de la marine et des pêcheries ; mais il réclame, paraît-il, l'empire, non-seulement sur les eaux et sur le poisson qu'elles contiennent, mais encore sur les habitants de l'air et sur les animaux de la forêt, *ferre nature*. Sa devise devrait être : "*Per mare per terram.*"

Ce n'est pas la première fois que j'ai à me plaindre de l'insolence et de l'arrogance de certains fonctionnaires fédéraux. Sous l'ancien régime mes électeurs ont été outrageusement mal menés par l'ins-

pecteur des poids et mesures qui les considérait comme les habitants d'un pays conquis, confisquant leurs poids et mesures de la manière la plus tyrannique et la plus insultante. Des représentations à ce sujet me furent faites par le regretté colonel Pritchard, de Wakefield, messieurs C. Devlin et Prentiss, d'Aylmer et la plupart des principaux marchands du comté. J'ai tout tenté pour leur faire rendre justice, mais sans succès. J'espère que rien de semblable n'arrivera plus à l'avenir.

On dira peut-être que c'est une petite affaire qui ne mérite pas l'attention de la Chambre et du pays ; mais je soutiens que toute question qui touche aux droits, privilèges et libertés de mes électeurs ou de n'importe quelle partie du peuple canadien n'est pas trop insignifiante pour mériter l'attention des membres d'un libre parlement. Les trente schellings que Hampden fut obligé de donner comme sa part de l'impôt pour la construction des vaisseaux constituaient une affaire peu importante ; mais c'était le principe qui le tracassait. Pour me servir de ses expressions, il pouvait prêter son argent tout aussi bien qu'un autre, mais il craignait la malédiction invoquée dans la grande chartre contre tous ceux qui violaient les droits, privilèges et libertés du peuple anglais ; et ainsi pour ces trente schellings, pour le principe que comportait ce paiement, il se mit en travers du chemin d'un monarque despote, d'une aristocratie orgueilleuse, des mignons de la cour, et donna volontiers sa vie pour les droits et les libertés du pays qu'il avait tant aimé. Moi aussi, je crains la malédiction invoquée contre les membres du parlement qui laissent violer les droits, privilèges et libertés de leurs électeurs.

Il existe, dans les îles britanniques, une curieuse coutume appelée la clameur de haro. Le duc Rollo de Normandie avait ordonné que quand ses sujets se croiraient lésés ils pourraient en appeler à lui ou à ses successeurs jusqu'au jour du jugement dernier. Monsieur Freeman nous apprend, dans son histoire de la conquête de l'Angleterre par les Normands, que quand Guillaume le conquérant fut conduit à sa dernière demeure dans l'abbaye de Caen, un chevalier normand, du nom de Ascelin, barra le chemin de la procession, prétendant

qu'il avait été privé injustement du terrain sur lequel l'abbaye était construite, et, sur la tombe même qui allait recevoir les restes du conquérant, il en appela à Rollo. Et ces farouche Normands qui avaient emporté d'assaut les hauteurs de Hastings, massacré le roi Harold et ses guerriers, et conquis la grande Angleterre, s'arrêtèrent devant cette tombe ouverte, et l'appel fait à Rollo fut écouté et le grief redressé avant que les restes du roi fussent enterrés. Et aujourd'hui, dans les îles britanniques, si un sujet du duc Rollo est lésé, il en appelle à son prince pour aide et assistance, son cri traverse les siècles et est entendu par le prince qui vient à son secours par l'intermédiaire de la Reine d'Angleterre, laquelle rend justice au sujet du duc Rollo ; et nous espérons qu'il en sera toujours ainsi dans toutes les possessions britanniques jusqu'au jour du jugement dernier.

C'est ainsi que mes électeurs, se trouvant lésés, en appellent à ce parlement qui représente les traditions et les privilèges du parlement anglais depuis son origine jusqu'à nos jours. C'est ce principe de justice, de liberté, du respect de la loi qui forme la base du système parlementaire anglais. C'est ce principe de liberté, de justice et d'égalité devant la loi qui, selon lord Macauley, nous distingue des serfs qui se prosternent sous le sceptre de Bradenburgh ou de Bragance.

Ce n'est que l'autre jour qu'on m'a dit en raillant que c'était une petite affaire qui ne méritait pas l'attention de la Chambre, parce qu'elle ne concernait que quelques pauvres chasseurs et pêcheurs. D'abord cette allégation n'est pas strictement vraie, bien que quelques pauvres pêcheurs et chasseurs aient été lésés, car mes électeurs sont aussi à l'aise que les habitants de n'importe quel autre comté du Canada ; mais en supposant qu'elle serait vraie, si ces pêcheurs et chasseurs étaient pauvres et misérables, ce serait une raison de plus pour que leur représentant prit leur défense. S'ils étaient riches et puissants, ils pourraient se défendre eux-mêmes ; mais, M. l'Orateur, je dirai ce que Touchstone disait d'Audrey : c'est un objet insignifiant, mais il est à moi.

Il serait lâche à moi d'abandonner, parce qu'ils sont pauvres et ne peuvent se

défendre, ceux qui m'ont toujours soutenu dans la mauvaise comme dans la bonne fortune, de laisser leurs droits et privilèges foulés aux pieds par des fonctionnaires dont les salaires proviennent des sueurs du peuple. Je me rappelle encore la première campagne électorale que j'ai faite dans ce comté de la forêt que j'ai l'honneur de représenter ; nous n'avions pas de salles de ville pour nous réunir, pas de toit pour abriter nos têtes, mais nous avions nos assemblées au fond des forêts primitives, sous les grands sapins. Jamais l'impression que j'en ai conservée ne s'efforcera de mon cœur, car j'ai vu là les colons robustes, les financiers de la civilisation. C'étaient des exilés venus d'endroits différents, Anglais, Irlandais, Écossais, Français, et chacun avait son histoire à raconter, histoire d'oppression et de tyrannie. Enfin, l'assemblée était organisée, et le président, prenant la parole au nom de tous et s'adressant à moi, disait : nous ne nous soucions pas des questions abstraites de la politique, sur les grandes questions du jour vous ferez comme bon vous semblera. La grande affaire pour nous, c'est l'existence ; tout ce que nous vous demandons, c'est de nous guider, de nous aider, de vous mettre entre nos oppresseurs et nous.

Eh ! bien, c'est ce que j'ai fait, du mieux que j'ai pu. En tout temps j'ai été à leur disposition ; quand ils sont venus frapper à ma porte la nuit, je les ai toujours accueillis. Et ma récompense a été l'appui loyal et fidèle d'un corps électoral énergique et indépendant comme il s'en trouve peu sous le soleil. Mais ce n'est pas un genre de vie précisément agréable que celui d'avoir à faire tous les jours, sans résultat, le tour des ministères,—de gravir ces effroyables escaliers que le Dante décrit comme le châtiment des hommes politiques, d'attendre patiemment dans l'antichambre des grands, d'être témoin de la perpétuelle exaltation de la créature sur le Créateur : voilà le supplice auquel est condamné l'homme public, en expiation sans doute de ses péchés. Non, ce n'est pas une tâche agréable, et personne ne l'entreprendrait s'il n'y était poussés par des yeux suppliants et des visages hâves.

Je ne voulais pas prendre part à ce débat, mais je m'y suis laissé entraîner par la pensée de mes électeurs et par le senti-

ment de mes devoirs d'homme public. Je professe le plus grand respect pour le ministère de la marine et des pêcheries et pour plusieurs des habiles officiers qui forment son personnel ; j'ai aussi la plus sincère estime pour son fondateur, l'honorable Peter Mitchell. Si nous avons recueilli les riches moissons de la mer, si nous avons mis dans notre trésor fédéral cinq millions de piastres américaines, nous le devons à la patiente persévérance, à l'habileté pratique, à la sagacité d'homme d'Etat de l'honorable Peter Mitchell. Je regrette que les services qu'il a rendus à la Confédération n'aient pas été mieux récompensés : mais le champ de la politique ne produit pas toujours ce qu'on en attend ; le laboureur qui sème recueille rarement la récolte, et on nous dit que la course n'appartient pas toujours au plus rapide, la bataille au plus fort et la fortune au plus intelligent. Je dis cela sans vouloir déprécier le moins du monde les services qu'a rendus le prédécesseur du ministre actuel de la marine et des pêcheries en conduisant les négociations difficiles et délicates qui ont abouti si heureusement à la sentence arbitrale d'Halifax.

On nous a dit souvent que la Confédération du Canada se trouve au cinquième rang des puissances maritimes du monde, et les attributions du ministère de la marine sont certainement de la plus haute importance. Il est chargé de veiller à nos affaires maritimes, de faire pour les travailleurs de la mer ce que l'honorable ministre de l'agriculture est censé faire pour les travailleurs de la terre, les protéger et les aider : de veiller à ce que le son aigu du sifflet d'alarme parvienne bien au marin qu'il avertit de la présence du danger, de parsemer nos côtes et nos rivières de phares et de balises, d'augmenter la substance alimentaire que les eaux fournissent à la nation.

Parmi les idées qui président au développement de l'intelligence humaine, celle du travail est une des premières ; mais il y a encore les idées du bon, du vrai, du beau et du juste. Si on veut bien me le permettre, je pense pouvoir démontrer qu'indépendamment des avantages matériels qu'il nous a donnés, le ministère de la marine et des pêcheries nous a procuré une véritable puissance intellectuelle.

Nous nous rappelons tous le débat qui eut lieu entre les deux chevaliers chanceliers de l'échiquier sur la question des

finances. Nous savons que les finances d'une nation sont des agents de prospérité des plus importants, et sous l'ancien régime il était de règle que pouvait en prendre qui voulait et les garder qui pouvait. Le roi Jean avait l'habitude de remplir son échiquier en extrayant les dents des prêteurs juifs, une par une, jusqu'à ce qu'il eut le nombre nécessaire de sicles. Mais la pirouette du temps amena sa revanche, et aujourd'hui que l'étoile du Juif est ascendante, financièrement parlant, on craint que les descendants d'Isaac de York ne nous fassent payer intérêt composé pour toutes les opérations dentaires pratiquées sur leurs ancêtres.

Lord Macaulay nous dit que la règle qui s'applique aux individus ne s'applique pas aux nations, que ce qui produit pour l'individu la calamité produit la prospérité pour la nation. Relativement à l'individu, le système de l'éminent économiste Wilkins Micauber obtient indubitablement : revenu, £20, dépense £19 19s. 6d., résultat, bonheur ; revenu £20, dépense £20 0s. 6d., résultat, misère. Quant aux nations, il y a un système plus vaste et une généralisation plus brillante. Lord Macaulay nous assure que plus une nation a de dettes plus riche elle devient, et l'Anglais d'aujourd'hui est plus en mesure de payer l'intérêt sur \$800,000,000 que l'Anglais du temps de Guillaume III ne pouvait payer l'intérêt sur \$1,000,000. Si cette assertion de Sa Seigneurie est vraie, elle renferme une leçon d'économie très-encourageante. Si la proportion de prospérité est celle de notre dette, nous pouvons nous demander : " Oh ! quelle sera la moisson ? " La dette de l'Angleterre a été contractée pour des guerres étrangères et des subventions à des nations étrangères ; la dette du Canada est encourue pour développer nos ressources matérielles, construire un vaste chemin de fer à travers le continent et, espérons-le, résoudre le grand problème de l'empire en transférant le surplus de la population de l'Angleterre, de l'Irlande et de l'Écosse aux terres fertiles du Nord-Ouest pour y fonder, si la théorie de Macaulay est vraie, une Bretagne plus grande de ce côté de l'Atlantique.

J'ai fait allusion au débat qui eut lieu entre les deux chevaliers-chanceliers de l'échiquier. Ils nous ont rappelé la peinture que nous fait Walter Scott du combat que se livrèrent Saladin et Cœur-de-

Lion près de la petite fontaine du désert. La petite fontaine représente notre trésor fédéral dans lequel, nous l'espérons, l'eau ne baissera jamais. Le féroce sir Richard fondit, comme un aigle de son aire, sur le conservateur Cœur-de-Lion qui, pendant quarante ans, n'avait jamais goûté à ce que l'honorable député de Vancouver appellerait un vrai breuvage anglais—homme et cheval fuyèrent devant le chevalier infidèle, et la politique nationale poussa un cri quand le bon sir Léonard tomba.

Mais la course n'appartient pas au meilleur coureur, la bataille au plus fort, ni les meilleurs emprunts aux libéraux financiers. Plus d'une victoire a été perdue par suite d'un excès de confiance, et ici je m'adresse à ceux des membres de cette Chambre qui sont militaires, et non aux avocats et aux simples mortels qui ne sauraient comprendre ces choses. Si le vaillant roi Harold avait retenu ses frères audacieux et ses bûcherons du comté de Kent dans les retranchements de Simlac, au lieu de les lancer à la poursuite fatale d'Eustache de Boulogne, les Normands auraient été repoussés jusqu'à leurs vaisseaux, l'histoire de l'Angleterre serait écrite d'une manière différente, et les descendants d'Harold seraient assis directement, et non indirectement, sur le trône anglais. Si l'empereur Napoléon avait connu le fossé-souterrain d'Otrain, la dernière charge désespérée de la garde impériale à Waterloo aurait pu n'être pas vaine.

Le féroce sir Richard, voulant obtenir la possession du mystique talisman de la politique nationale qui avait donné la victoire aux conservateurs et la défaite aux libéraux, descendit de son coursier ténébreux et perdit l'avantage qu'il avait gagné. Le vaillant sir Léonard, qui avait acquis la force d'Antée et s'était abreuvé à cette fontaine de cristal qui lui avait fourni pendant quarante ans tout son breuvage, se retira sous le couvert de feuilles des finances et en sortit bientôt avec le plus gros emprunt obtenu au taux d'intérêt le plus faible—la plus grasse poulette du juchoir de son adversaire. Nous nous rappelons tous l'excitation de ce combat, comment la lumière éclatante de la bourse de Londres éblouit nos yeux, et comment le mirage des balances péri-mées produisit des illusions optiques et mentales.

C'est avec un vif plaisir que j'ai vu l'ancien et le nouveau ministre de la marine et des pêcheries, comme deux grands amiraux, hisser leur pavillon et donner le signal de l'action.

“As they drifted on their path,
There was silence deep as death
And the boldest held his breath
For a time.”

Comme les soldats de Xénophon nous criâmes : Thelatta ! en entendant le murmure des vagues et pendant que la brise de la mer rafraîchissait nos fronts brûlants. Ce fut une lutte de léviathans, un combat de monstres marins qu'un artiste eut voulu peindre. M. Green nous raconte, dans son histoire du peuple anglais, le spectacle imposant et solennelle qu'offrait la grande Armada faisant voile pour aller à la conquête de l'Angleterre. Ainsi partit l'ancien ministre pour aller déloger des banquettes de la trésorerie ceux qui les occupent en ce moment ; mais le brave insulaire n'attendait qu'un mot pour fondre sur son ennemi. Nous connaissons tous le résultat de cet engagement, je n'ai pas besoin de le répéter. Nous, soldats de file dans les rangs des partis, nous avons senti la bataille de loin et, comme les pêcheurs normands et bretons, nous avons attendu tranquillement les épaves sur la grève.

Je pense avoir démontré que l'ancien ministre de la marine a bien mérité de son pays en apportant cinq millions de piastres américaines dans le trésor du Canada. Il a fondé une aristocratie de pêcheurs. Il nous a procuré un véritable plaisir intellectuel. Je vais démontrer maintenant comment il nous a fait reconnaître au point de vue social.

Il y a quelques années le Canada était une *terra incognita*, un pays barbare où, socialement parlant, il y avait des pleurs, des gémissements, et des grincements de dents ; pour la plupart des Anglais c'était un pays frappé de stérilité. Plusieurs anglais y avaient fait des placements dans un grand chemin de fer qui devait être permanent. C'était une terre de distances immenses, de vastes forêts, de rivières à courses précipitées, de grands lacs, habitée par un peuple qui ne calculait jamais l'inconnu et qui se croyait de force à faire face à tous venants, comme ses pères avaient fait en 1812.

C'était une terre habitée par une popu-

lation de nationalités diverses, par des Français qui avaient conservé la foi, la courtoisie et la bravoure chevaleresque de ses ancêtres normands et bretons ; par plusieurs Anglais, Irlandais et Ecossais, qui s'étaient fait des foyers confortables dans le désert et qui conservaient pour leur reine et pour leur vieille patrie un amour, un attachement inaltérables.

C'était une terre sans littérature à elle, mais dont la population se contentait de la bible, du Shakespeare, du Milton, du Bunyan de ses pères. C'était, sauf quelques exceptions, une belle terre qui attendait, comme la statue de Pygmalion, d'être rechauffée par les caresses de son Créateur.

C'est sur cette terre privilégiée qu'un jour nouveau allait luire, c'est dans ce pays qu'un nouvel évangile social allait être prêché. L'ancien ministre de la marine avait un trésor en réserve pour nous : il fonda une aristocratie de pêcheurs, et résolut de nous faire reconnaître socialement. C'est pourquoi il dépêcha comme envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire dans les vieux pays, un fonctionnaire éminent qui joignait aux grâces d'un Chesterfield les talents diplomatiques d'un Talleyrand. Le Chesterfield canadien n'eut pas d'abord tout le succès que nous avons le droit d'en attendre.

Un homme d'Etat qui était très estimé de ses compatriotes se trouvait alors en Angleterre. Les politesses qu'on lui aurait faites auraient été considérées comme faites au peuple canadien. Nous pouvons, il est vrai, regretter ses tendances particulières et de ne pouvoir approfondir le mystère de ses minorités mystiques ; nous pouvons regretter son éclatant discours d'Aurora et ses malheureuses allusions à l'inhospitalité de la Colombie britannique, néanmoins, c'est un homme d'Etat dont n'importe quel pays serait fier.

Dans la plénitude de ses pouvoirs, l'envoyé extraordinaire voulut lancer la barque de l'homme d'Etat sur la mer sociale ; mais l'homme propose et le ministre dispose. En ce pays, au Canada, c'est l'homme que nous considérons, et non l'habit qu'il porte ; c'est la tête, et non le chapeau qui la recouvre. Dans les pays plus vieux que le notre la règle est différente : l'habit prend la préséance sur l'homme. Pour la première fois nous

M. WRIGHT.

comprenons la philosophie du vêtement préconisée par monsieur Carlyle. Mais une hirondelle ne fait pas l'été, et une défaite n'arrête pas un grand général. L'envoyé extraordinaire est allé, il a vu et il a vaincu. Son succès a été enregistré par les journaux de ce village du bois, pour me servir des expressions de M. Goldwin Smith.

A mesure que les comptes-rendus nous en arrivaient, nous apportant comme un fumet de dîners avec des barons, de goûters avec des lords, de délicieux dîners avec des ducs et des duchesses, nous pensions avoir grandi de plusieurs coudées, que nous serions enfin admis à ce que M. Stanley appelle la fraternité des nations.

On aurait été porté à croire qu'après tous ces succès, le ministère serait satisfait ; il avait créé une marine, rempli le trésor, fondé une aristocratie de plaideurs, et obtenu notre reconnaissance sociale ; mais il y a un vieux proverbe français qui dit que l'appétit vient en mangeant. M. Buckle nous apprend qu'il n'y a pas d'exemple d'une nation ou d'un individu qui ait eu le pouvoir sans en abuser. Le ministère a toute la partie septentrionale de ce continent sur laquelle il peut établir sa volonté, les côtes de l'Atlantique et du Pacifique sur lesquelles il peut exercer sa juridiction ; nos grands lacs, nos fleuves, nos rivières, nos ruisseaux sont à sa disposition ; il a tous les poissons de la mer, mais il paraît qu'il lui faut aussi les habitants de l'air. Il est comme Ahab qui, non content de ses vastes domaines, jetait un regard d'envie sur la vigne de Naboth. Il me semble qu'ayant presque tout un continent à sa disposition, il aurait pu laisser le comté d'Ottawa tranquille.

M. PATTERSON (Essex) : Après avoir écouté l'éloquent discours que vient de prononcer l'honorable député d'Ottawa, discours si bien agencé de citations classiques et d'allusions poétiques, je ne veux pas déroger au respect que je dois au "roi de la Gatineau" qui est évidemment venu en ville, ce matin, à cheval sur Pégase. Cependant, sans mettre en doute ce qu'il vient de dire, mais afin de jeter un jour coraplet sur cette question de l'exécution des lois concernant le gibier par le ministère de la marine et des pêcheries, je désire demander de nouvelles informations en proposant d'ajouter quelques mots à la motion.

L'honorable député d'Ottawa s'est éloi-

que bien loin de l'homme de la police fédérale qui, faisant son quart sur une petite baie de l'Outaouais, a provoqué ce débat. Son discours m'a rappelé une conférence que faisait Artemus Ward sur l'Afrique, conférence qui avait absorbé plus d'une heure et dont le trait saillant était l'absence de toute allusion au noir continent.

Afin d'exposer plus clairement la question à la Chambre, je vais lire, avec votre permission, M. l'Orateur, une lettre adressée par le commissaire des pêcheries à l'honorable chef de son ministère.

La voici :

“ MINISTÈRE DE LA MARINE
ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, le 10 octobre 1879.

“ L'HONORABLE J. C. POPE,

“ *Ministre de la marine et des pêcheries.*

“ Relativement à la lettre de l'honorable James Cockburn renvoyée au soussigné pour particularités, je joins copie de la correspondance antérieure dont parle cette lettre.

“ M. Cockburn se plaint que mes réponses sont impertinentes, officieuses et évasisives. Je les soumets respectivement au jugement de l'honorable ministre, les croyant et ayant eu l'intention de les faire courtoises, régulières et satisfaisantes, comme il est prouvé par le résumé suivant des questions et des réponses :

“ La lettre No 1 demande s'il y a, sur la rive nord de la rivière des Outaouais, des “baies, terres et marais,” réservés du public, et lesquels. Elle mentionne aussi une circonstance qui s'est produite, et demande si c'est par mon ordre ou par celui du ministère ; et en vertu de quelle autorité ou de quelle loi deux messieurs ont été empêchés de chasser près le quai de Buckingham.

“ J'ai répondu en spécifiant les limites de la réserve et en promettant qu'une enquête serait faite au sujet de l'affaire en question. J'ai ajouté que les localités mentionnées n'étaient accessibles au sport qu'avec le consentement des propriétaires.

“ La lettre no. 2 déclare que cette réponse ne contient pas l'information désirée et pose une question toute différente relativement à une localité qui est supposée être, mais qui n'est pas dans les limites, et est reconnue comme propriété privée ; elle demande aussi si une personne y “chassant la bécassine” en sera empêchée par un homme de police ou autre officier du ministère.

“ J'ai répondu en m'excusant de ce que la réponse n'avait pas donné l'information désirée, et en ajoutant que les localités dont il parlait dans sa note ne se trouvaient pas dans les limites décrites. Aussi, j'expliquais longuement la nécessité d'exclure le public d'endroits affectés à la pisciculture.

“ La lettre no. 3 pose les mêmes questions sous une forme différente, et applique la demande relative aux personnes chassant la bécassine dans “n'importe quels marais ou baies de l'Outaouais.”

“ J'ai répondu que la règle adoptée dans tous les endroits consacrés à la pisciculture empêchait les étrangers d'y aller sans autorisation. Manifestement il n'était pas nécessaire de répondre en ce qui concernait les autres endroits nommés, puisque j'avais déjà dit dans ma première lettre qu'ils étaient propriété privée et qu'ils n'étaient accessibles que du consentement des propriétaires, avec lesquels les officiers publics (comme tels) n'avaient aucun rapport. En outre, la chose n'était nulle part sous le contrôle de ce ministère.

“ La lettre no. 4 traite d'impertinence cette réponse civile et suffisante, et de faux-fuyants officieux mes réponses antérieures. Elles ont été écrites pendant votre absence et en votre nom ; c'est le mode ordinaire de faire la correspondance du bureau avec la sanction officielle. Aucune réplique n'était nécessaire. Pendant ce temps là les deux messieurs dont M. Cockburn avait pris la cause firent leur déclaration et requèrent des explications. L'un d'eux se déclara satisfait ; l'autre dit qu'il avait consulté M. Cockburn et menaça d'intenter une poursuite. Il fut prouvé que le cas en question était une affaire privée qui s'était passée à quatre milles de l'endroit où se trouvait le gardien du gouvernement, et en dehors de la réserve, ainsi que M. Cockburn l'admet. Connaissant la poursuite judiciaire dont me menaçait le client de M. Cockburn, je me suis tenu d'autant plus sur mes gardes en répondant à ses questions ; et me semble maintenant que ce n'est pas, ainsi qu'il le prétend, parce que le renseignement n'a pas été donné, mais parce qu'il n'a pas reçu des réponses qui auraient pu compromettre ou le département, ou un homme de police ou moi-même, et fournir une base à la poursuite.....”

M. COCKBURN (Northumberland-Ouest) : Qu'est-ce que l'honorable monsieur lit là.

M. PATTERSON (Essex) : Je désire justifier le fonctionnaire dont la conduite est en cause. Je lis des extraits de la correspondance officielle échangée sur ce sujet entre M. Whitcher, le chef de son ministère et d'autres personnes.

M. COCKBURN : Est un document imprimé ?

M. PATTERSON : Oui.

M. COCKBURN : Est-ce que l'honorable monsieur, à qui la lettre dont il donne lecture a été adressée, sait que M. Whitcher a fait imprimer cette correspondance officielle pour ses amis en dehors du département ? Je suis d'avis que c'est un procédé très irrégulier et qui mérite d'être condamné de suite par la Chambre. L'honorable député lit un document imprimé qui est la copie de celui adressé au ministre. Ce document a été imprimé par M. Whitcher pour usage privé dans cette Chambre avant que la motion n'ait été adoptée et avant que les

documents ordonnés par la Chambre n'ont été rendus publics.

M. MACKENZIE : Ceci ne peut pas aller plus loin. Si l'honorable député lit des documents qui appartiennent au ministère des pêcheries et qui n'ont pas encore été déposés sur le bureau de la Chambre, c'est une irrégularité. Nous avons tous à ces documents autant de droit que lui. Je demande au très honorable premier ministre d'intervenir.

SIR JOHN A. MACDONALD : L'interruption de l'honorable représentant de Northumberland-Ouest (monsieur Cockburn) est tout à fait irrégulière. L'honorable préopinant était à donner lecture de documents ; quand il aura fini, nous pourrions juger. Nous avons les moyens de savoir si le ministère de la marine et des pêcheries a livré inconsidérément des documents ou les a fait publier irrégulièrement. L'honorable préopinant peut lire n'importe quel document dont il lui plaira de nous donner communication. Nous pourrions juger de ce que c'est quand il aura fini.

M. COCKBURN : Il nous a dit ce qu'il lisait.

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

M. PATTERSON : Je n'ai pas eu ce document du ministère de la marine et des pêcheries.

M. COCKBURN : J'ai demandé à l'honorable monsieur s'il lisait un document contenant les observations adressées par M. Whiteher à l'honorable ministre de la marine et des pêcheries ; et il a avoué que c'était la copie d'un document officiel qui est précisément un de ceux dont j'ai demandé la production. Ce document a été imprimé, m'a-t-on dit, pour l'usage des députés sans que son chef en ait eu connaissance ; et, dans ce cas, il ne doit pas être lu.

SIR JOHN A. MACDONALD : C'est ce que nous verrons bientôt. L'honorable préopinant est membre de cette Chambre tout autant que l'honorable député de Northumberland-Ouest. Tous deux sont exactement dans la même position : l'honorable représentant de Northumberland nous a donné lecture d'un document ; il en avait le droit, et l'honorable député d'Essex a le même droit. Quant au fait de l'impression des documents, c'est une tout autre question.

M. COCKBURN (Northumberland-Ouest) :

M. COCKBURN.

J'ai lu un document qui m'avait été envoyé par le ministère et était devenu ma propriété dès qu'il fut déposé à la poste ; mais l'honorable député d'Essex (monsieur Patterson) lit des documents du ministère de la marine et des pêcheries, et il l'avoue.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je ne voit point pourquoi il ne nous donnerait pas communication d'un document dont il est légitime possession. Écoutons jusqu'au bout, et nous pourrions juger. Il n'y a rien d'irrégulier ni d'inconvenant dans ce que l'honorable préopinant a fait.

M. PATTERSON (Essex) : Eh ! bien, monsieur l'Orateur, la lettre que j'étais à lire continue comme suit :

“ L'attaque méchante qu'il dirige contre moi dans sa lettre (No. 5) est probablement une vengeance qu'il veut exercer, autant parce qu'il n'a pas réussi à me faire compromettre dans l'intérêt de son client que pour un acte antérieur se rattachant à la destitution de l'égard-pêche J. K. Cameron, opérée par votre prédécesseur et à propos de laquelle m'a blâmé injustement et avoué ouvertement qu'il me créerait des ennuis ou me ferait du tort. Je suis justifiable de la supposer, puisque M. Cockburn confond le sujet sans importance de ses premières lettres qui, dit-il, ne renfermaient qu'une simple question, avec une nouvelle affaire d'une nature malicieuse, et dévoile ainsi ses motifs et la teneur plausible sa correspondance.

“ Les assertions et les suppositions gratuites qu'il fait dans sa dernière lettre se rapportent surtout à des affaires personnelles ; et bien que je pourrais refuser de me rendre au désir de monsieur Cockburn de lui donner des explications au sujet d'affaires privées, je le ferai volontiers par considération pour l'honorable ministre, s'il le désire. Néanmoins je me permettrai de répondre à quelques-unes de ces observations sur une matière publique.

“ M. Cockburn prétend : ‘ Il paraît que M. Whiteher, tout en s'occupant pour le département de pisciculture dans la rivière des Outaouais, fit l'acquisition d'une part de propriété dans certaines baies et dans certains marais pour y faire la chasse au gibier, (et d'après ce qu'il m'a dit lui-même, et d'après ce que j'ai vu d'autres sources, je crois que c'est vrai) et que sous ses ordres, les hommes de police ou officiers préposés à la protection des opérations de pisciculture, ont agi comme ses garde-chasse spéciaux et ses serviteurs personnels, et qu'ils ont récemment éloigné de certains marais (qui ne se trouvent pas même, me dit-on, dans les limites des terres appartenant au ministère) certains messieurs de cette ville qui chassaient la bécassine et qui ne gênaient en rien les opérations de la pisciculture, lesquelles, je crois, ne peuvent avoir lieu dans des endroits où les gens peuvent marcher et où le poisson ne peut nager.’

“ Je nie énergiquement que des ‘hommes de

police' ou 'officiers' au service du département soient employés par moi comme garde-chasse spéciaux ou serveurs personnels—sans doute aux frais du public, car c'est la seule objection qu'on pourrait avoir à cela. Si j'employais un homme de police ou un officier des pêcheries à mes frais, cela ne souffrirait pas objection, et le département ne fait pas une innovation en permettant à des officiers des pêcheries à sa solde de servir comme gardiens privés sur des rivières au saumon s'ils sont rémunérés par les locataires de ces rivières. C'est un avantage pour le public, car le département s'assure ainsi des services de bons employés dont le salaire est augmenté par contribution privée. On permet à des hommes de la police fédérale d'utiliser leur temps, en dehors de leurs fonctions officielles, sur les places publiques ou pour le compte de particuliers. Il est notoire que des messagers du parlement et des ministères donnent le concours de leurs services à certains hommes publics, fonctionnaires et citoyens, sans que jamais les membres du parlement aient cru devoir protester contre ce cumul d'emploi. Cette pratique n'est certainement pas une innovation. Des employés aux Communes, au Sénat et d'autres fonctionnaires publics aident quelques fois à des membres ou à des ministres qui ont des affaires professionnelles ou domestiques à conduire.

"Personne ne songe sérieusement à mettre en question le temps, le combustible, l'éclairage, la papeterie, etc., incidents à ce service. On sait faire la distinction entre user et abuser d'un privilège commun. Mais je prétends qu'en payant les services personnels à moi rendus par des officiers des pêcheries ou des hommes de police (dans l'exercice ou en dehors de leurs fonctions officielles) je ne donne pas lieu à objection, pourvu que je n'empiète pas sur l'exécution du service public.

"Quant à la pratique dont M. Cockburn se plaint, celle de laisser des officiers des pêcheries mettre en vigueur les lois concernant le gibier qui sont sous le contrôle des gouvernements provinciaux, la même objection s'appliquerait à l'acte concernant les oiseaux insectivores et au statut relatif à l'observation du dimanche, en ce qui concerne la pêche ce jour-là, ainsi qu'au règlement municipal concernant l'obstruction et la pollution des cours d'eau. Je profite de l'occasion pour dire, qu'autrefois les lois relatives au gibier étaient mises en vigueur par les officiers des pêcheries en vertu d'instructions qu'ils recevaient de temps à autre, et qu'on a essayé de placer ces lois sous la juridiction du gouvernement fédéral. Cet arrangement, s'il a occasionné plus d'ouvrage, n'a pas entraîné plus de dépenses, et il a été doublement avantageux, attendu que les personnes qui fréquentent ordinairement les emplacements de chasse au gibier d'eau, pêchent illégalement et tuent le poisson dans les baies et les marais; et quand elles n'ont aucune excuse légale pour se trouver dans ces baies ou autres localités où le gibier abonde, les frais et le trouble de les en éloigner sont moindres. Les autorités provinciales ont toujours aidés les fonctionnaires fédéraux à mettre en vigueur les lois des pêcheries, en sorte que de toutes façons nous gagnons au change. De fait les deux services sont si intimement liés ensemble, que l'intérêt public

aurait tout profit à ce qu'ils fussent réunis sous un contrôle uniforme. Cependant, si le ministre, vu la déclaration de monsieur Cockburn, juge à propos de donner instruction aux officiers des pêcheries de s'abstenir désormais de mettre à exécution les lois du gibier et autres lois provinciales, cela m'épargnera personnellement beaucoup de trouble et de dépenses, et nous relèvera tous et chacun d'un devoir ingrat.

"Respectueusement,

"W. F. WHITNER,

"Commissaire des pêcheries."

Le résultat de cette correspondance, c'est qu'une circulaire fut adressée aux garde-pêches. Une copie que je reçus m'a porté à rechercher les causes qui ont induit le ministère à lancer cette circulaire, et j'ai découvert que les garde-pêches ont été les seuls qui aient veillé à la conservation du gibier. Sous ce rapport, ils ont rendu de très grands services. C'est en faisant ces recherches que je me suis procuré la correspondance. Il est à regretter qu'il y ait deux autorités distinctes, et que les lois concernant le gibier ne soient pas sous le contrôle d'un seul département.

En proposant mon amendement, je désire établir quelques faits, mais pour cela il faudrait lire la circulaire, et, comme la motion en demande la production, je n'en ferai pas la lecture à la Chambre. Elle se trouvera parmi les documents qui seront produits, et elle établira clairement que les garde-pêches se sont bien acquittés de leurs devoirs.

Je propose donc l'amendement suivant :

"Que les mots suivants soient ajoutés à la fin de la dite motion : 'Aussi copie des rapports et comptes des hommes de la police fédérale, ou autres agents employés par le dit ministère dans les provinces d'Ontario et Québec, pendant la même période, spécifiant quelle proportion (s'il en est) des dépenses encourues par eux pour le service de protection des pêcheries se rattache à la mise en force d'aucunes des lois provinciales concernant la chasse et la pêche; ainsi qu'un état faisant connaître de quelle manière les autorités provinciales ont contribué, de concert avec les agents fédéraux, à faire exécuter les lois concernant la pêche.'"

M. MACKENZIE : Je désire attirer l'attention sur le point d'ordre que j'ai soulevé. J'ai dit que l'honorable député d'Essex ne pouvait donner lecture de documents officiels à moins qu'ils n'aient été déposés sur le bureau de la Chambre. L'honorable monsieur s'est inscrit en faux contre cette proposition. Je suis convaincu, pourtant, que j'avais raison.

May déclare, page 320 de son ouvrage :

“ Un ministre ne peut lire ni citer une dépêche ou autre document d'Etat, à moins qu'il ne soit prêt à les déposer sur le bureau. . . . Le principe est si raisonnable qu'il n'a pas été contesté, et quand objection a été faite à temps, on s'y est généralement rendu.”

Puis il cite des cas qui se sont produits, en 1865, dans le parlement anglais, où ce principe fut maintenu. Un document public venant de l'un des ministères a été lu ; par conséquent, suivant la règle du parlement, il devrait être déposé sur le bureau de la Chambre. Au commencement de la présente session, je me suis plaint de ce que l'honorable député qui proposa l'adresse eut reçu communication de documents qu'il mit à contribution au cours du débat et qui n'avaient pas été déposés sur le bureau, ainsi que je l'avais demandé. Cette pratique doit avoir un terme. Elle met tous les membres dans une position désavantageuse, excepté le ministre et celui auquel il communique des documents de ce genre. Aussi, je prétends que ce document devrait être immédiatement déposé sur le bureau de la Chambre, et je demande votre décision, M. l'Orateur.

SIR JOHN A. MACDONALD : L'honorable monsieur est dans le vrai en prétendant que le document devrait être déposé sur le bureau de la Chambre pour l'usage des membres. May établit clairement cette règle quand il dit qu'il ne peut être produit une preuve de seconde main. Mais ce à quoi je m'oppose, c'est que mon honorable ami (M. Patterson) soit interrompu, sous le prétexte qu'il cite un document officiel qui ne peut être utilisé avant d'avoir été déposé sur le bureau de la Chambre. Cette objection n'est pas soutenue par l'autorité que l'honorable député de Lambton (M. Mackenzie) a citée. Naturellement, les documents devront être produits. Dans les observations que j'ai faites tantôt, j'ai revendiqué le droit qu'avait l'honorable député d'Essex (M. Patterson) de citer ces documents. Je pense qu'il avait autant de droit de les utiliser que l'honorable député de Northumberland-Ouest (M. Cockburn) avait le droit de se servir de ceux qu'il a cités.

Je dois dire en même temps que mon honorable ami de Northumberland-Ouest a fort bien établi sa cause, et je crois aussi—tout en reconnaissant le droit qu'avait l'honorable député d'Essex de lui ré-

pondre comme il a fait—que, en ce qui concerne le fonctionnaire incriminé, s'il a communiqué les documents à l'honorable représentant d'Essex, il s'est rendu coupable d'un acte d'insubordination et d'un manque évident de respect à l'égard de l'honorable ministre chargé de ce département. Je pense que ce dernier (monsieur Pope) sentira qu'il est de son devoir de s'assurer comment il se fait qu'un officier subalterne, quoique intéressé directement ou personnellement dans l'affaire, ait osé prendre des documents des mains de son chef pour les communiquer à un membre du parlement. Je suis d'opinion qu'il faut aller au fond de l'affaire, et que le fonctionnaire en question mérite censure si la faute n'est pas expliquée d'une manière satisfaisante.

Il est évident que nous n'avons rien à faire avec la protection du gibier. La législation en matières de navigation et de pêcheries est de notre ressort, et le gouvernement fédéral a pour devoir de veiller à la protection des pêcheries ; mais, par suite du conflit de juridiction entre les provinces et nous, les lois concernant le gibier ne nous regardent pas, elles sont entre les mains des autorités provinciales : par conséquent, le ministre de la marine et des pêcheries et ses officiers n'ont rien à faire avec les *ferce natura* des différentes provinces.

Je dirai aussi que c'était un acte malavisé et inconvenant, un acte qu'on ne doit pas tolérer, de détourner des hommes de la police fédérale de leurs fonctions régulières pour les mettre à la garde d'intérêts particuliers en matières de pêche ou de chasse. Ces officiers ont des fonctions spéciales à remplir, et les attributions de garde-chasse ou d'inspecteurs de poisson n'entrent pas dans celles qui leur sont assignées. La police fédérale a pour devoirs de veiller aux propriétés du gouvernement, et de remplir les attributions qui lui sont imposées par le gouvernement et par les chefs de ministères auxquelles elle est attachée.

Je crois devoir faire ces observations, tout en affirmant le droit qu'avait l'honorable député d'Essex de continuer son discours sans interruption ; mais puisqu'il a fait usage de ces documents, il est obligé, à la demande d'un honorable membre, de les déposer sur le bureau de la Chambre. J'ajouterai que si le soupçon de l'honorable député de Northumberland-

Ouest est fondé, c'est-à-dire si le fonctionnaire en question a fait imprimer et mis en circulation des documents officiels sans la connaissance de l'honorable ministre du département, il s'est rendu coupable d'un acte d'insubordination.

M. L'ORATEUR : Il n'y a pas de doute que, d'après la pratique, quand un membre lit un document, il doit être prêt à la déposer sur le bureau de la Chambre.

M. MACKENZIE : Je désire voir ces documents avant que le débat ne continue.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je ne le demanderai pas, mais réellement l'honorable député de Northumberland-Ouest est tenu, lui aussi, de remettre ses documents à la Chambre.

M. PATTERSON (Essex) : Le document que j'ai lu faisait partie de celui dont l'honorable député de Northumberland-Ouest nous a donné lecture, et je demande qu'il le dépose devant la Chambre.

M. COCKBURN : Je vais remettre le mien avec le plus grand plaisir, mais je crois que l'honorable membre ferait mieux de produire le sien, parce que je suis en mesure de démontrer qu'il y a des fautes d'impression ou des changements dans le document.

M. POPE (Queen, I. P.-E.) : Je n'ai pas la moindre objection de communiquer à la Chambre les documents qui sont demandés et toutes les informations qu'il est possible de donner.

Il paraît qu'il y a, dans le bas de l'Outaouais, un étang qui fut acheté au mois de mars 1878, sous le régime de l'ancienne administration, pour y faire de la pisciculture. Une grande quantité de poisson a été mise dans cet étang et dans quelques-uns des cours d'eau voisins qui ont été donnés à bail ou achetés, je ne sais trop lequel, mais non avec mon autorisation. Des gardiens ont été installés là pour protéger le poisson. Dès que j'appris que des officiers des pêcheries avaient fait un mauvais parti à des chasseurs dans ce voisinage, je m'informai si des instructions avaient été données à ces fonctionnaires par le ministère, les autorisant à s'occuper de la protection du gibier. On me répondit que non. Je vis, cependant, qu'il y avait du vrai dans la plainte, et je fis envoyer aux officiers des pêcheries des instructions les informant

que la protection du gibier ne faisait pas partie de leurs attributions et leur interdisant toute intervention de ce genre à l'avenir.

Le 29 septembre je reçus de l'honorable député de Northumberland-Ouest une lettre dans laquelle il se plaignait qu'une correspondance avait été échangée entre lui et le commissaire des pêcheries durant mon absence et que, ne recevant pas de M. Whitcher des explications satisfaisantes, il prenait le parti de s'adresser à moi. Je transmis de suite sa lettre à M. Whitcher, avec prière de faire rapport. Deux ou trois jours après je fus appelé au lit de mort de mon frère. A mon retour je fus très occupé par des affaires qui s'étaient accumulées en mon absence, et il s'écoula quelque temps avant que l'honorable membre ne reçut une réponse. Dans cette réponse je lui faisais mes excuses à l'occasion du retard que j'expliquai, et je lui dis que des instructions positives avaient été données aux officiers des pêcheries de ne plus s'immiscer à l'avenir dans les affaires de chasse.

Je ne vois pas pourquoi l'honorable député d'Ottawa (monsieur Wright) se plaint de notre intervention dans les matières qui concernent les pêcheries. Aucune plainte n'a été portée à ce sujet, et autant que mes informations me permettent de le dire, il n'y a pas eu d'intervention de ce genre. Si l'honorable monsieur peut prouver que des pêcheurs ont été traités injustement ou privés de leurs droits par des officiers du ministère, celui-ci ne tardera pas un seul instant à redresser le grief et à mettre ses électeurs sur un pied d'égalité avec le reste de la population du Canada, sous ce rapport. Il y a certains réglemens qui doivent être observés, et je sais que les électeurs de l'honorable député trouvent dur de se conformer en tout temps à ces réglemens—et de s'abstenir de pêcher durant la saison réservée.

L'honorable député de Northumberland-Ouest semble se plaindre que je lui aie envoyé le rapport de M. Whitcher. Je l'ai fait avec les meilleures intentions du monde : c'était pour lui faire connaître ce rapport que je croyais juste quoiqu'il fût un peu vif à son égard.

Quant à la correspondance imprimée, je ne connais absolument rien sur ce sujet. Les documents ne sont pas sortis du bureau à ma connaissance; par consé-

quent je répudie toute connivence avec leur publicité.

Il n'existe pas de lois qui autorisent les officiers des pêcheries à s'occuper de la protection du gibier, et toute intervention de ce genre a été faite à mon insçu et sans mon consentement.

M. WHITE (Renfrew-Nord) : Je crois que si M. Whitcher a dépassé la limite des attributions de son ministère, c'est parce qu'il voulait préserver le gibier dans ce district particulier. Connaissant la grande destruction de gibier qui se fait dans tout le district de l'Outaouais ; je suis d'avis que le gouvernement fédéral et les gouvernements d'Ontario et de Québec devraient prendre ensemble des mesures pour protéger le gibier en plaçant ce service sous le contrôle du ministère des pêcheries. Dans ce district, en 1878 et 1879, un grand nombre d'originaux et de chevreuils ont été tués hors de saison.

Je n'ai pris la parole que pour émettre l'idée que s'il était possible aux gouvernements fédéral et provinciaux de prendre des mesures pour protéger le gibier en le mettant sous la surveillance des garde-pêche, on atteindrait un but très désirable.

M. COCKBURN (Northumberland-Ouest) : L'honorable député qui vient de reprendre son siège paraît ne pas avoir compris la nature de ma motion. La poursuite qui en est l'occasion n'a pas été intentée dans l'intérêt de la protection du gibier. Nous sommes, je crois, tous d'accord sur le fait que nous devons tenter tous les efforts possibles, dans les limites de la légalité, pour protéger le gibier. C'est sous un prétexte de ce genre qu'on cherche à faire excuser l'acte d'arrogance dont je me plains ; mais le seul but de M. Whitcher était de garder cette chasse pour lui-même : ce n'était pas de protéger le gibier pour le bien général, mais pour son bien individuel et aux dépens du public.

Le très honorable premier ministre a, comme toujours, exposé la cause très clairement, et je suis certain—et je crois que mon honorable ami le député du comté d'Ottawa (monsieur Wright) l'est aussi,—que l'objet que nous avons en vue est atteint par le lucide exposé de la loi et des attributions des fonctionnaires publics à cet égard.

Je désire rappeler une chose à l'honorable député d'Essex (monsieur Patterson) : En me levant pour porter, en ma

M. POPE.

qualité de membre du parlement, une accusation contre un fonctionnaire public,—et on me rendra la justice de reconnaître que je me suis servi d'un langage très convenable—je n'ai fait que remplir un devoir public, et je ne devais pas permettre à un officier de ministère de mettre mes motifs en doute. J'ai dit à la Chambre que ce rapport du commissaire des pêcheries était faux en ce qui concernait le mobile qu'il m'imputait : j'ai employé, à dessein, le mot *faux*. L'honorable monsieur n'aurait pas pu recuser mon assertion. Un député qui se lève de son siège pour affirmer la main sur le cœur, une chose qui est à sa connaissance personnelle, doit être considéré comme disant la vérité. Ainsi, l'honorable monsieur n'aurait pas du, après mon assertion, se faire l'écho de ce que je l'assurais être une colonnie. Le document imprimé qu'il nous a lu n'est pas même une copie exacte de celui qui m'a été transmis officiellement : il a été modifié ; M. Whitcher lui-même, s'apercevant que la partie la plus importante de l'accusation qu'il portait au ministre contre moi était insoutenable, l'a changé. Je crois, M. l'Orateur, que l'honorable député d'Essex n'aurait pas du un seul instant se prêter à croire une assertion fautive.

M. CURRIER : Il me paraît que la plainte portée contre le commissaire des pêcheries vient de ce que des gardes de ce ministère avaient l'habitude, non-seulement ici, mais ailleurs encore, de veiller à la conservation du gibier, ce qui n'était pas dans leurs attributions officielles. Cependant cette coutume, bien que n'étant pas régulière existait depuis des années. Ces officiers ont fait une bonne œuvre en protégeant le gibier, non pour le profit d'un particulier, mais pour son augmentation dans l'intérêt du public.

M. COCKBURN (Northumberland-Ouest) : Ce n'est pas la question.

M. CURRIER : Nonobstant les plaintes dont ils sont l'objet, les officiers des pêcheries ont fait une bonne œuvre en fondant sur l'Outaouais un établissement de pisciculture qui a rempli cette rivière de poissons. J'espère que le gouvernement encouragera cet établissement par des crédits appropriés.

Je pense que le fonctionnaire incriminé a puissamment contribué à résoudre les difficultés qui existaient au sujet de la sciure et des rebuts de moulins qui

étaient pilés dans la rivière. L'établissement de pisciculture a réglé la question du tort qu'on disait que ces rebuts faisaient aux pêcheries, puisque, nonobstant la sciure, la rivière peut être remplie de poissons en si peu de temps.

M. COCKBURN : L'est-elle ?

M. CURRIER : Tous ceux qui restent sur le bord de la rivière le disent. Monsieur Whitcher peut avoir outrepassé son devoir en employant la police fédérale, mais je le sais un excellent fonctionnaire et je pense que dans toute cette affaire il n'a été mu par aucun sentiment d'égoïsme.

M. WRIGHT : Je me rappelle avoir entendu parler d'un monsieur très distingué qui a fait fortune en s'occupant de ses seules affaires. Le ministère de la marine pourrait peut-être prendre exemple sur lui : son affaire est de veiller au poisson, non au gibier.

L'honorable député d'Ottawa (monsieur Currier) paraît passablement embrouillé sur ce sujet. Il dit que la question de la sciure est résolue, et il parle des bienfaits de l'établissement de pisciculture. Je ne pense pas que la conservation de quelques barbottes et de quelques carpes dans les eaux de mon comté soit une solution satisfaisante de cette question des pêcheries. Je l'aurais voulu ; mais je me plains de ce que mes électeurs ont été traités très injustement et illégalement, en ce qui concerne leurs droits et leurs libertés, par ces fonctionnaires du ministère qui n'avaient pas le droit, tout le monde le reconnaît, de se charger de la protection du gibier. Mon bureau est rempli de lettres qui réclament contre cette intervention. Mes électeurs, dont plusieurs sont Canadiens-français, se plaignent d'avoir été éloignés des terrains de chasse par des hommes de police. Les gens disent qu'ils croient avoir le droit de chasser, tant qu'il n'y aura pas de lois pour les en empêcher. Il ne suffit pas de dire, pour le défendre, que l'accusé est un excellent fonctionnaire. Nous ne pouvons lui permettre de travailler uniquement à son profit et à celui de ses amis ; cette conduite ne peut et ne doit pas être tolérée.

M. PATTERSON (Essex) : Je n'ai pas voulu mettre en doute la véracité de l'honorable député de Northumberland-Ouest (monsieur Cockburn). Il venait de lire certains passages d'un document et

de nier leur exactitude ; j'ai pensé qu'il était de simple justice pour M. Whitcher que le document entier fût communiqué à la Chambre, et c'est pour cela que je l'ai lu. Mais en le faisant mon intention n'a pas été d'exprimer le doute le plus léger sur ce que mon honorable collègue avait dit.

M. MACKENZIE : Je dois attirer l'attention du gouvernement sur le passage de cette lettre qui justifie l'emploi de la police fédérale. Il y a quelque jours l'honorable représentant de Durham-Ouest (monsieur Blake) demandait des explications au sujet de l'augmentation du crédit affecté à la police fédérale, et elles lui ont été données. Maintenant, qu'un membre de cette police soit employé, en dehors de ses attributions régulières, pendant une heure ou deux en ville, c'est permis ; mais s'il est préposé à la garde du gibier, il ne pourra pas être à son poste. Or, il est clair que les hommes de police dont il est question ont été employés à cette besogne ; ils n'avaient donc rien à faire ici ! Ils étaient donc trop nombreux, puisqu'on en a pris parmi eux pour ce service particulier ? J'ai été heureux d'entendre l'honorable premier ministre condamner cette politique.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je pense que le nombre des hommes de la police fédérale est le même que sous l'ancien gouvernement. Il ne convient pas du tout qu'ils soient enlevés à leurs fonctions régulières pour en remplir d'autres, quelque nécessaires qu'elles soient.

M. MACKENZIE : Relativement au nombre de ces hommes de police, nous avons découvert, la dernière année que nous somme restés au pouvoir, que deux d'entre eux avaient été employés à protéger les conduits de cet édifice contre les incursions des feniens. Il y avait donc des ducts à protéger.

SIR JOHN A. MACDONALD : C'est un gibier d'un autre genre.

M. MACKENZIE : Oui, mais après tout il n'y en a plus, de ce gibier, dans les alentours. Ces deux hommes pourraient être utilisés à autre chose.

M. MACDOUGALL : Je pense que la Chambre ne doit pas se rendre trop précipitamment à l'avis que les hommes de la police fédérale devraient être restreints à leurs fonctions dans les alentours de ces édifices, à Ottawa, s'il peuvent être

utilisés sans inconvénients pour des fins publiques qui tombent sous la juridiction de ce gouvernement. Depuis nombre d'années les deux partis politiques ont employé la police de cette façon. Il ressort de la déclaration de l'honorable premier ministre, approuvée par l'honorable chef de l'opposition, que cette pratique d'employer la police fédérale à des services extérieurs va être discontinuée. Je crains que cela n'exige la nomination d'autres fonctionnaires. S'il doit en résulter de l'économie, je ne m'y oppose pas; mais je doute fort qu'il soit possible d'opérer des retranchements dans la police fédérale. Il peut survenir des circonstances où il sera nécessaire d'avoir près des édifices d'Ottawa une troupe sur laquelle on puisse compter; nous en avons déjà vu la nécessité, et elle se présentera encore. Je suis d'avis que nous ne pouvons facilement nous dispenser d'une organisation dont nous pourrions nous servir en l'absence de troupes régulières. Par conséquent, si le ministère des pêcheries, protégeant les pêcheries de l'intérieur, service qui entre évidemment dans ses attributions—bien que j'ai des doutes quant aux rivières et aux ruisseaux—peut utiliser la police à cette fin—et nous avons le témoignage de l'honorable député d'Ottawa (monsieur Currier) qu'il l'a utilisée avec de bons résultats—je ne vois point pourquoi nous ne continuerions pas à nous en servir.

Moi aussi je puis témoigner de l'efficacité de M. Whitcher et des services importants qu'il a rendus, non-seulement dans la sphère des pêcheries de l'intérieur, mais encore sur le théâtre plus grand de Washington et d'Halifax dans des affaires d'une importance internationale. Je regrette beaucoup d'entendre des plaintes contre lui, car il était un de mes officiers quand, en ma qualité de commissaire des terres de la couronne, j'administrerais ce service il y a plusieurs années; je regrette que, son humeur irritable aidant peut-être, il se soit trouvé en démêlé avec l'honorable député de Northumberland-Ouest (monsieur Cockburn), un monsieur très aimable, nous le savons. Je crois qu'il aurait mieux fait s'il eut agi autrement; mais j'apprends que mon honorable collègue va se contenter de l'assurance qui lui est donnée que, dorénavant, le ministère des pêcheries ne s'occupera plus des habitants de l'air et ne gênera plus

M. MACDOUGALL.

les chasseurs électeurs de l'honorable député du comté d'Ottawa (monsieur Wright).

Après les explications que nous a données l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, il ne sera peut-être pas nécessaire de produire les documents demandés. Tout en regrettant ce différend, j'espère que, nonobstant le ton de censure de l'honorable premier ministre, il ne sera prise aucune mesure de sévérité contre M. Whitcher. J'abonde pleinement dans son sens en ce qui regarde les fonctions du gouvernement et les devoirs des fonctionnaires fédéraux. Si nous voulons que le ministère de la marine et des pêcheries accomplisse efficacement ses difficiles, délicates et importantes attributions, nous devons lui donner en toute occasion notre confiance et notre coopération généreuse.

M. MACKENZIE: L'honorable député d'Halton (monsieur Macdougall) ne m'a pas compris s'il croit que je m'oppose à ce que la police fédérale soit employée à d'autre besogne qu'à la garde de ces édifices. L'ancienne administration a quelques fois employé des membres de cette police à la recherche, dans plusieurs districts, de fabricants de fausse monnaie, et, quoique les éloignant de cette ville, c'était les utiliser d'une façon parfaitement légitime. Nul doute que la troupe est plus nombreuse qu'elle ne devait l'être, car elle est quelque fois préposée à d'autres services que celui de ces édifices.

Motion adoptée.

ELECTION DE CARLETON (ONT)—INTERVENTION DE L'HONORABLE R. W. SCOTT.

DEMANDE D'UN COMITÉ D'ENQUÊTE.

M. ROCHESTER: Je propose :

“ Que M. Rochester, député de Carleton, ayant déclaré, de son siège en Chambre, qu'à la dernière élection d'un membre pour représenter le comté de Carleton dans cette Chambre, l'honorable R. W. Scott, sénateur, et occupant alors la position de secrétaire d'Etat, a eu recours à l'intimidation, lors de la dite élection, et y a pris part en procurant de l'argent au révd. John May afin de l'induire à se présenter comme candidat à la dite élection, et que le dit honorable R. W. Scott a aussi proposé de corrompre John A. Grant, lors de la dite élection, pour lui faire retirer sa candidature en faveur du dit May, il soit nommé un comité pour s'enquérir des dites allégations, et que ce comité soit composé de MM. McCarthy, Thompson (Haldimand), Colby, Trow et Richey, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes et papiers.

M. MACKENZIE : Je présume que l'honorable chef du gouvernement n'a pas lu cette motion, car il nous aurait fait connaître ses vues à ce sujet.

En premier lieu, elle accuse l'honorable monsieur Scott d'avoir fourni de l'argent au révérend John May pour l'amener à se présenter comme candidat à la dite élection. Pour ma part, je n'hésiterais pas à faire décider un ami à devenir candidat si je pouvais l'aider à payer ses frais légitimes d'élection. Il n'y a rien dans cette accusation qui valût la peine d'être mentionné en cette Chambre ou ailleurs. La seconde accusation est d'une nature à peu près semblable. Je ne vois pas trop pourquoi nous nommerions un comité chargé d'éclaircir des accusations de cette nature.

Je dois dire que je n'ai eu aucune communication avec l'honorable monsieur Scott à ce sujet, ni vu l'ordre du jour d'avance, ni même songé à le voir ; mais s'il y a réellement matière à accusation, cette accusation doit être portée dans la Chambre dont l'accusé fait partie ; s'il y a matière à faire une enquête, je doute fort que le mode qu'on a adopté soit le bon. Nos journaux ne contiennent aucun précédent de ce genre, et je ne sache pas que nous puissions en trouver ailleurs. Il y a deux ou trois ans, le lieutenant-gouverneur actuel de Manitoba fut accusé d'avoir pratiqué l'intimidation sur les électeurs du comté de Montmorency, et cette accusation fut basée sur une déclaration formulée par un membre de la Chambre, et renvoyée au comité des privilèges et élections qui institua une enquête. Dans son rapport, le comité exonéra l'honorable monsieur de tout blâme. Sauf ce cas, je ne me rappelle d'aucun autre.

Mais l'accusation portée contre l'honorable monsieur Cauchon comportait un délit qui tombait clairement sous le coup de la loi électorale ; il faisait partie de la Chambre dans laquelle elle fut formulée, et la Chambre avait raison de la déférer au comité des privilèges et élections. Le cas actuel est tout à fait différent. Cette Chambre n'a aucun contrôle sur le monsieur contre lequel l'accusation est portée. Il n'est pas dit que le délit dont on l'accuse soit prévu par le statut en vigueur. Il est parfaitement clair que la première partie de la motion ne peut être une accusation d'aucune sorte. Nous n'avons pas le pouvoir de faire une enquête comme celle

qui est demandée. Je suis certain que l'honorable chef du gouvernement n'a pas observé la phraséologie de la motion, ni examiné l'opportunité de présenter cette motion, car il l'aurait signalé à l'honorable député de Carleton (M. Rochester.)

M. ROCHESTER : L'honorable député de Lambton a peut être oublié que l'honorable monsieur Scott était alors secrétaire d'Etat dans son administration. Je n'ai pas voulu un instant prétendre que les ministres n'ont point le droit, tout autant que n'importe qui, de mettre leur influence au succès d'une élection ; mais ce dont je me plains, c'est le moyen irrégulier employé par l'honorable monsieur pour gagner cette élection.

Au cours de la dernière session j'ai expliqué à la Chambre les raisons pour lesquelles j'avais inscrit cette motion aux ordres du jour ; je ne crois pas devoir les répéter, à moins que l'honorable monsieur ne l'exige. Ce contre quoi je réclame, c'est que ce membre de l'ancienne administration ait envoyé, dans les deux comtés avoisinant la ville d'Ottawa, des employés du gouvernement comme officiers rapporteurs et cabaleurs qui conduisaient leurs collègues aux bureaux de votation dans des voitures louées par eux-mêmes.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je voudrais savoir qui a soldé tous ces frais. Si c'est un membre de l'ancienne administration, quand même il ne serait pas membre de cette Chambre, il en est, je crois, justiciable. Je puis me tromper, cependant ; il existe de meilleures autorités que moi en ces matières. Mon but est de démontrer la conduite que l'honorable monsieur Scott a tenue durant la dernière élection. Le monsieur dont le nom figure dans ma proposition s'est qualifié lui-même, sur les tréteaux, le jour de la nomination, " un tory de la plus belle eau." Je cite ses mots mêmes. Eh bien, l'ancien secrétaire d'Etat s'empara du révérend monsieur May qui, le malheureux, à l'exemple d'un autre avant lui, vendit son droit d'ainesse pour un plat de lentilles. Il se vendit pour un lucre honteux qui lui permit de faire son élection, d'obtenir l'influence du pouvoir et d'arriver au parlement. Dans les communications qu'il eut avec quelques-uns des électeurs du comté, l'honorable sénateur fit connaître pourquoi il appuyait mon adversaire ; son but était d'acheter

un conservateur dans l'intérêt du gouvernement réformiste ; voyant qu'un réformiste n'avait aucune chance dans le comté de Carleton, il dit dans ses lettres que ce comté n'était pas assez instruit pour l'accepter. C'est vrai, je suis heureux de le dire, et j'espère qu'il ne le sera jamais. L'honorable monsieur croit donc que ce qu'il avait de mieux à faire était d'acheter un tory, de le présenter comme tel, avec l'entente que, s'il était élu, il appuierait l'administration.

C'est ce que je n'aurai pas de peine à prouver si le gouvernement veut nous donner le comité demandé, et j'espère que l'honorable député de Lambton sera en mesure de jeter quelque jour sur ce sujet ; car, si je suis bien informé, il a été consulté, mais il n'a donné aucun encouragement à ceux qui sont allés le voir : il a répondu en substance qu'un homme qui se vend une fois est toujours prêt à se revendre.

SIR ALBERT J. SMITH : Qu'a-t-il eu pour lui-même ?

M. ROCHESTER : On me dit qu'il voulait une certaine somme d'argent qui pût lui permettre de payer ses dettes et ses frais d'élection. D'après tous les renseignements que nous pouvons recueillir, il obtint la somme qu'il voulait. De qui l'obtint-il ? Je crois qu'il serait intéressant pour nous de le savoir. Un honorable monsieur, réformiste, se présente comme candidat ; l'honorable monsieur Scott fut consulté à ce sujet, mais il répondit qu'il devait appuyer monsieur May.

Je veux aussi prouver devant le comité un abus que tous les membres de la Chambre reconnaîtront : il n'est pas juste que des fonctionnaires publics soient employés à cabaler au profit du gouvernement. C'est pourtant ce qui s'est fait sur une grande échelle. Il est juste que le jour se fasse sur les choses que je viens de signaler, surtout comme les honorables messieurs de l'opposition sont les premiers à violer la loi électorale qu'ils ont faite eux-mêmes.

J'ai reçu de monsieur May la lettre que voici :

"A John Rochester, Ecr., M. P.

"Monsieur,—D'après le compte-rendu d'un discours prononcé par vous dans la Chambre des Communes, je suis accusé par vous de certaines transactions abominables, à l'occasion de la dernière élection du comté de Carleton, avec

M. ROCHESTER.

l'honorable R. W. Scott, ancien secrétaire d'Etat.

"Si le compte-rendu de la partie du discours qui me concerne est exacte, j'aurais été acheté par l'ancien gouvernement. Vous ajoutiez que votre intention était de demander un comité d'enquête pour élucider cette accusation. J'ai attendu patiemment la mise de cette intention en pratique ; j'ai attendu vainement. Aucun comité n'a été nommé jusqu'ici. Puis-je vous demander respectueusement : pourquoi ce retard ? N'est-il pas cruel de tenir si longtemps monsieur Scott et moi dans l'inquiétude ?

"Je puis parler pour moi-même : je suis prêt à paraître devant ce comité ; bien plus j'ai hâte d'y aller. Je sens que ma réputation a été difflamée de la manière la plus publique, et dans un lieu où il m'était impossible de la défendre. Je prends aujourd'hui la liberté de vous faire observer qu'après votre assertion et après avoir déclaré en pleine Chambre que vous avez l'intention de demander un comité, il est de votre devoir de le demander. J'ajouterai que si vous ne tenez pas votre promesse, je supposerai que vous n'êtes pas aussi prêt que moi à paraître devant un comité qui admettra la preuve des deux parties intéressées dans la contestation électorale de Carleton.

"J'ai envoyé une copie de cette lettre à la presse locale, ainsi qu'au *Globe* et au *Mail* de Toronto.

"J'ai l'honneur d'être, monsieur,

"Votre obéissant serviteur,

"J. MAY.

"Ottawa, 18 avril 1879."

A six heures l'Orateur quitte le fauteuil.

SEANCE DU SOIR.

INDEMNITÉ DES PÊCHERIES—RÉCLAMATION DES PROVINCES MARITIMES.

REPRISE DU DÉBAT.

La Chambre reprend le débat de la motion (*M. MacDonnell, Inverness*)

M. KILLAM : Je désire savoir si les documents que l'honorable ministre des finances a déclaré être nécessaires au débat de cette question et dont il avait promis la production pour cet après-midi vont être déposés sur le bureau ce soir.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Ce que j'ai dit c'est qu'on est à préparer des documents dont le gouvernement a besoin avant que ce débat ne continue ; quelques honorables membres ont conclu de là que ces documents seraient déposés sur le bureau de la Chambre. Cependant, je veux bien les produire ; j'ai pris des informations, et j'ai lieu de croire qu'ils seront mis en la possession de la Chambre avant la fin du débat.

M. RICHEY : Pour l'argument que je me propose de suivre je n'ai pas besoin d'autres documents que ceux dont la Chambre est déjà saisie.

On me permettra sans doute de faire, avant de commencer, quelques observations sur l'attitude que quelques honorables membres ont prise dans la première partie de ce débat et que quelques-uns de leurs journaux ont cru devoir imiter. Il est très regrettable que sur une question de cette nature ils aient cru devoir recourir à des attaques de parti aussi violentes que celles qu'ils se sont permises. Sur une question dont la solution doit dépendre en grande partie, sinon entièrement, de l'impression que le débat laisse dans l'esprit des membres de l'administration, ces violences ne peuvent produire aucun bon effet. Quand, au nom du gouvernement, l'on a demandé d'ajourner le débat, j'avais cru que par courtoisie cette demande, qui n'étouffait pas la discussion, devait être accordée.

Et où en est aujourd'hui la question ? Au lieu de se trouver releguée à la queue des bills et ordres publics, elle a été placée au premier rang, à la demande de l'honorable chef du gouvernement qui, voyant qu'il n'y avait pas possibilité de continuer le débat mercredi, nous a généreusement offert le lendemain, jour consacré aux mesures du gouvernement. Nous aurions pu profiter de son offre, sans l'objection technique soulevée par l'honorable chef de l'opposition. Et aujourd'hui, M. l'Orateur, voici sous quel jour je me trouve représenté dans le *Chronicle* d'Halifax par quelqu'un qui suit les débats de la Chambre et qui fait la correspondance de ce journal :

“A la séance du soir, lorsqu'on en arriva à l'ordre du jour qui comportait la reprise du débat sur la sentence arbitrale concernant les pêcheries.

“M. Richey dit qu'on devait passer outre, ce qui fut fait. Les députés des provinces maritimes qui s'étaient préparés et attendus à la discussion de cette question tant débattue, en furent très mécontents et accueillirent la proposition de M. Richey avec des marques de désapprobation. Evidemment il tirait les marrons du feu pour le gouvernement qui paraissait décidé à retarder la discussion jusqu'à une époque de la session assez avancée où elle fût devenue inutile.”

Ce paragraphe a juste onze lignes et contient autant de mensonges. M. Richey, après le premier ajournement, ne demanda pas que la motion restât sur

l'ordre du jour. C'était, si j'ai bien compris, une affaire convenue entre l'honorable premier ministre et l'honorable chef de l'opposition. Le gouvernement n'a manifesté aucun désir d'étouffer la discussion.

M. MACKENZIE : L'honorable monsieur veut-il dire que j'avais convenu avec l'honorable chef du gouvernement que le débat serait ajourné ?

M. RICHEY : Non ; mais il avait été convenu entre l'honorable chef du gouvernement et l'honorable chef de l'opposition qu'il serait continué le plus tôt possible. L'honorable chef de l'opposition s'objecta alors à ce qu'il fit repris un jour de gouvernement.

M. MACKENZIE : L'honorable monsieur fait erreur. Ce que j'ai dit, c'est que je ne m'opposais pas à ce que le gouvernement donnât un jour que lui appartenait, mais que la chose devait se faire d'une manière régulière, en suivant les ordres du jour et en proposant de prendre chaque ordre séparément et de les laisser de côté pour en arriver immédiatement à cet ordre particulier. C'est ce que je proposai, et le gouvernement ne le voulut point.

M. RICHEY : Toujours est-il que le débat a été retardé jusqu'en ce moment, et le rang assigné à cette question sur les ordres du jour est la meilleure preuve que le gouvernement ne voulait pas étouffer la discussion.

SIR JOHN A. MACDONALD : Il est bon de vider ce différend de suite, et, avec la permission de mon honorable ami, je dirai ce qui en est, au meilleur de ma connaissance. J'ai dit que, pour les raisons indiquées par mon honorable ami, il n'était pas opportun de continuer alors le débat et que je lui fournirais bientôt l'occasion de le ramener : j'ai dit que j'en ferais le premier ordre du jour. Mon honorable ami s'y opposa et déclara que nous devions suivre les ordres du jour. Je compris que son objection était toute parlementaire et je dus m'y rendre.

M. MACKENZIE : L'honorable monsieur consentit à donner jeudi qui était jour du gouvernement, et comme les avis du gouvernement ont la préséance après les affaires de routine, l'ordre du jour de jeudi comportait les mesures du gouvernement, et cet ordre venait après. Il était parfaitement en règle de proposer que le premier ordre du jour ne fût pas pris,

mais que la Chambre passât au premier ordre des affaires publiques. Cela ne se fait très souvent chez nous, mais fréquemment dans le parlement français. Ce devrait être le premier ordre du jour, ou rien du tout.

M. RICHEY : Si j'ai cru nécessaire de parler de cette affaire avant de commencer mes observations, ce n'est pas que j'y attache personnellement une grande importance, mais seulement pour démontrer l'inconvenance que commettent certains écrivains en tirant de leur imagination les nouvelles qu'ils communiquent aux journaux, au lieu de dire exactement ce qui se passe.

Je vais maintenant, monsieur l'Orateur, aborder la question que je veux traiter. Lorsque, en 1872, la question fut posée dans cette Chambre : "Le gouvernement est-il prêt à donner la garantie que la compensation en argent qui pourra être obtenue en vertu de l'article du traité de Washington qui concerne les pêcheries sera consacrée au bénéfice direct et à l'amélioration de nos pêcheries maritimes ?" le très honorable monsieur qui était alors, comme aujourd'hui, à la tête du gouvernement, répondit que cet argent serait sujet au vote et au bon plaisir du parlement. Et quand on lui demanda si "des arrangements étaient intervenus entre le gouvernement de Sa Majesté et celui du Canada," il répondit qu'aucun arrangement n'avait été fait, et que l'argent appartiendrait au Canada et serait sujet au vote du parlement.

Par conséquent, la cause est ce soir devant le tribunal compétent, et je dois faire remarquer que si le droit du Canada au bénéfice de la sentence arbitrale n'est pas contesté, nous le devons à l'esprit pénétrant du très honorable monsieur. Pour les besoins de ma cause, je dois citer un long extrait du discours qu'il a prononcé en présentant le projet de loi qui devait donner effet au traité de Washington. Relativement au fait que cette somme avait été assurée au Canada, il disait :

"Je n'ai pas perdu de vue, un seul instant, que j'étais là pour représenter les intérêts du Canada. Je dois vous prier de prendre connaissance de la dépêche du 16 février 1871 qui me parvint à Washington quelques jours après mon arrivée. Vous observerez que lord Kimberley y dit : "Selon les avis qu'il en a dans le moment, le gouvernement de Sa Majesté est d'opinion que le droit du Canada d'exclure les pêcheurs américains des limites de trois milles

marins de la côte, est au-dessus de toute contestation et ne peut être cédé que pour une considération adéquate. Si cette considération prenait la forme d'un paiement en argent, il semble au gouvernement de Sa Majesté que cet arrangement vaudrait mieux que si des conditions étaient mises à l'exercice du privilège de pêcher dans les eaux canadiennes."

"Après avoir lu cette dépêche, pensant qu'un arrangement pourrait être fait sur la base d'un paiement en argent, et comme rien ne stipulait que cet arrangement ne pouvait être conclu qu'avec le consentement du Canada, je crus devoir communiquer avec mes collègues à Ottawa ; et, bien que nous eussions reçu maintes fois, du gouvernement de Sa Majesté, l'assurance que ces droits ne seraient pas sacrifiés ni cédés sans notre consentement, nous jugeâmes à propos—vû qu'il n'était aucunement question, dans les stipulations, de la nécessité d'obtenir le consentement du Canada aux arrangements pécuniaires—de télégraphier par le câble que le Canada considérait les pêcheries canadiennes comme lui appartenant et quelles ne pouvaient être vendues sans son consentement. Cette communication fut faite par le gouvernement canadien le 10 mars, et de ce gouvernement je faisais partie ; et non-seulement cette dépêche fut envoyée au gouvernement anglais, l'avertissant loyalement que le gouvernement canadien dont j'étais membre insisterait sur le droit qu'il avait de s'occuper de ses pêcheries, mais j'en pris occasion pour dire au chef de la commission britannique à Washington que mon opinion individuelle, comme représentant le Canada, devait être soumise au gouvernement de Sa Majesté.

"La réponse qui arriva de suite par le câble fut couchée au long dans la dépêche du 17 mars 1871 et fut des plus satisfaisantes, attendu quelle assurait que le gouvernement anglais n'avait jamais eu l'intention d'aviser Sa Majesté de se dessaisir de ces pêcheries sans le consentement du Canada. Armé de cette dépêche, je me sentis allégé d'un grand embarras. Je sentis que, quels que fussent les arrangements, quand même j'aurais contre moi le vote de mes collègues de la commission, qu'elles que fussent les instructions qui seraient données par le gouvernement de Sa Majesté, les intérêts du Canada seraient saufs, parcequ'ils étaient laissés à lui-même et réservés à sa propre décision.

"Maintenant, monsieur l'Orateur, il ne faut pas supposer que ce ne soit pas là une concession importante de la part du gouvernement de Sa Majesté. Il est vrai que lord Kimberley disait dans sa dépêche du 17 mars : "Lorsque le traité de réciprocité fut conclu, les Actes de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick relatifs aux pêcheries furent suspendus par des Actes de ces législatures, et les droits de pêche du Canada sont maintenant sous la protection d'une loi du parlement canadien dont l'abrogation serait nécessaire dans le cas de la cession de ces droits à des pouvoirs étrangers." C'est vrai dans un sens, mais il est également vrai que si Sa Majesté, dans l'exercice de son pouvoir, avait voulu faire avec les Etats-Unis un traité leur cédant non-seulement ces droits, mais encore la terre qu'arrosent ces eaux, ce traité entre l'Angleterre et les Etats-Unis au-

rait été obligatoire et les Etats-Unis y auraient tenu l'Angleterre. Quelque injuste qu'il aurait été pour le Canada, nonobstant ses promesses antérieures, ce traité serait valide et obligatoire entre l'Angleterre et les Etats-Unis, et ces derniers auraient eu le droit d'en exiger l'exécution, de passer par dessus nos lois et ordonnances provinciales, et de prendre possession de nos eaux et de nos droits. C'aurait été une grande injustice, mais de fait c'aurait été la perte irréparable de nos droits.

“Aussi devons-nous nous réjouir de ce que la question ait été réglée comme elle vient de l'être, sans qu'il reste un doute dans les archives de la conférence de Washington. Aujourd'hui la reconnaissance du droit du Canada à la propriété de ses pêcheries fait partie des documents d'Etat des deux pays. Aujourd'hui les droits du Canada à ces pêcheries sont au-dessus de toute contestation ; et il est finalement établi que l'Angleterre ne peut céder et ne cédera, dans aucune circonstance, ces pêcheries sans le consentement du Canada. En sorte que dans les arrangements qui pourront être fait à l'avenir entre la Canada et l'Angleterre, ou entre l'Angleterre et les Etats-Unis, les droits du Canada seront respectés, et il est concédé sans conteste que l'Angleterre ne peut en priver le Canada. Nous pouvons être certains que jamais l'Angleterre ne fera cession de ces intérêts sans notre consentement.

“J'aborde maintenant, monsieur l'Orateur, les différents sujets qui intéressent plus particulièrement le Canada. Je vais entrer dans les détails ; et d'abord j'aborde la question qui est de la plus haute importance pour nous, celle à propos de laquelle nous avons à faire une législation, celle qui intéresse toute la Confédération et spécialement les provinces maritimes : je veux parler des articles du traité relatifs à nos droits de pêche.

“En premier lieu, je dirai que les protocoles qui accompagnent le traité et qui sont entre les mains de chaque membre, ne donnent pas chronologiquement un compte-rendu quotidien des transactions de la conférence bien que je croie qu'en règle générale les protocoles de ces sortes de conférences soient tenus jour par jour ; mais il a été jugé préférable de se départir de la règle en cette occasion et de n'inscrire que les conclusions auxquelles on en arrivait. C'est pourquoi, bien que les protocoles contiennent en substance le résultat des négociations qui ont abouti au traité, on ne doit pas y chercher les détails chronologiques des faits et des incidents à mesure qu'ils se sont produits. Je dis cela parce que le protocole qui concerne spécialement les pêcheries pourrait faire supposer qu'à la première réunion et sans discussion préalable les commissaires britanniques auraient dit “qu'ils étaient prêts à discuter la question des pêcheries soit en détail ou d'une manière générale, soit pour entrer dans l'examen des droits respectifs des deux pays en vertu du traité de 1818 ou de la loi générale des nations, ou d'aborder de suite la solution de la question sur une base distincte !

“Le fait est qu'en arrivant Washington et après avoir en occasion de constater le sentiment qui existait à cette époque, non-seulement parmi les commissaires américains, mais encore parmi les hommes publics des Etats-

Unis, les commissaires britanniques virent que l'opinion universelle était que toutes les questions fussent réglées de façon qu'il n'y eût plus de différends à l'avenir, et que s'il était possible d'en arriver à une solution de la question des pêcheries, ou à un arrangement satisfaisant d'après lequel cette question pourrait être laissée de côté comme en 1854, ce serait à l'avantage des deux nations.”

Je désire féliciter le très-honorable premier ministre d'avoir si bien résolu cette question quant au droit du Canada à la sentence arbitrale concernant les pêcheries. Mais il me sera permis de demander si ces pêcheries appartiennent bien à la Confédération du Canada et en vertu de quel droit lui appartiennent-elles ? Elles ont été apportées par les différentes provinces sur les côtes desquelles elles se trouvent. Par conséquent le point essentiel qu'il s'agit d'examiner, c'est que les différentes provinces sont entrées dans la Confédération avec certaines limites définies, et nous avons à nous demander : quelles sont ces limites ? et ce que, dans ces limites, elles ont cédé et ce qu'elles ont réservé ?

Pour régler ce point, je n'ai pas besoin de recourir à l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord que connaissent tous ceux qui m'écoutent ; il décrète que “les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick auront les mêmes délimitations qui leur étaient assignées à l'époque de la passation du présent acte.”

Avant de définir ces délimitations, je dois dire que les octrois fait de ces provinces à des sujets particuliers de l'ancien temps par les rois de France et les rois d'Angleterre, comprenaient les pêcheries qui en faisaient partie, car les pêcheries et le commerce des pelleteries étaient regardés à cette époque comme la plus grande valeur de ces colonies, et ils étaient spécialement indiqués dans les octrois du roi de France, ainsi que dans ceux des rois d'Angleterre. Je dois mentionner en particulier la concession faite à Charles Latour par Cromwell qui, après avoir décrit une vaste étendue de terres, ajoute “et y compris toutes les îles et pêcheries de la côte.” Mais, pour en arriver à l'époque où, après des chances diverses, la province de la Nouvelle-Ecosse fut par le traité d'Utrecht cédée à la couronne d'Angleterre, je prendrai la liberté de vous signaler les mots de ce traité se rapportant à la question des délimitations, afin que

vous puissiez voir s'ils embrassaient les pêcheries :

“ Le roi très chrétien aura soin, le jour même que les ratifications du présent traité de paix seront échangées, de faire remettre à la reine de la Grande-Bretagne des lettres ou instruments solennels et authentiques en vertu desquels l'île de Saint-Christophe sera dorénavant la propriété de sujets britanniques ; pareillement la Nouvelle-Ecosse ou toute l'Acadie avec ses anciennes limites, ainsi que la ville de Port-Royal, aujourd'hui appelé Annapolis-Royal, et toutes autres choses dans ces régions qui dépendent des dites terres ou îles, avec les domaines, propriétés et possessions et tous droits quelconques, acquis par traités ou autrement, que le roi très chrétien, la couronne de France ou aucun de ses sujets ont eu jusqu'ici sur les dites îles, terres et places, et sur leurs habitants, seront cédés et transférés à la reine de la Grande-Bretagne et à sa couronne pour toujours comme le roi très chrétien les cède et transfert maintenant ; et que, de la même manière et dans la même forme, les sujets du roi très chrétien seront dorénavant exclus de toutes espèces de pêche dans les dites mers, baies et autres places sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse, c'est-à-dire sur celles qui s'étendent vers le sud-est dans les limites de trente lieues, commençant à l'île communément appelée de Sable, inclusivement, et allant de là vers le sud-ouest.”

Subséquentement, un différend s'étant élevé entre l'Angleterre et la France au sujet des frontières, des commissaires furent chargés de le régler. En jetant un coup d'œil sur la carte, on pourra voir quelle était l'étendue des limites réclamées par les commissaires de l'Angleterre, établie comme suit :

“ A l'ouest, vers la Nouvelle-Angleterre, par la rivière Penobscot, autrement appelé Pentagoët : c'est-à-dire commençant à son embouchure, et de là en ligne droite vers le nord jusqu'au fleuve Saint-Laurent, ou la grande rivière du Canada ; au nord, tout le long de cette rivière jusqu'au Cap Roziers, situé à son entrée ; à l'est, par le grand golfe Saint-Laurent, à partir du Cap Roziers jusqu'au sud-est, par les îles du Cap Breton, laissant ces îles et le golfe à la droite, et Terreneuve et les îles qui lui appartiennent à la gauche, jusqu'au cap ou promontoire appelé Cap-Breton ; au sud par le grand océan Atlantique, allant sud-ouest depuis le Cap Breton par le Cap Sable, prenant l'île de ce nom jusqu'à la baie de Fundy, à l'embouchure de la rivière Penobscot ou Pentagoët.

Bien que les négociations entamées entre ces commissaires n'aboutissent à rien, il fut finalement stipulé par le traité de Versailles, en 1763, quelle serait la délimitation de la Nouvelle-Ecosse. Je citerai maintenant l'*History of Nova Scotia* d'Haliburton, vol. 2, pp. 1 et 2 :

M. RICHEY.

“ Vers le nord, notre dite province sera bornée par la frontière méridionale de notre province de Québec, jusqu'à l'extrémité occidentale de la baie des Chaleurs ; vers l'est, par la dite baie et le golfe Saint-Laurent jusqu'au cap ou promontoire appelé Cap Breton, dans l'île de ce nom, y compris cette île, l'île de Saint-Jean et toutes autres îles dans les limites de six lieues de la côte ; vers le sud, par l'océan Atlantique à partir du dit cap jusqu'au cap Sable, y compris l'île de ce nom et toutes autres îles dans les limites de quarante lieues de la côte, avec tous les droits et choses y appartenant ; et vers l'ouest, quoique notre dite province se soit anciennement étendue et s'étende par droit jusqu'à la rivière Pentagoët ou Penobscot, elle sera bornée par une ligne tirée à partir du cap Sable à travers l'entrée de la baie de Fundy jusqu'à l'embouchure de la rivière Sainte-Croix, par la dite rivière jusqu'à sa source, et par une ligne tirée droit au nord, de là jusqu'à la frontière méridionale de notre colonie de Québec.”

- Subséquemment cette grande province de la Nouvelle-Ecosse fut divisée en provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'île du Prince-Edouard et du Cap-Breton, et une délimitation entre la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick est tirée par le centre de la baie de Fundy.

Après avoir établi les délimitations ancienne et actuelle de la province de la Nouvelle-Ecosse, et avoir démontré, je crois, à la satisfaction de tous ceux qui m'ont prêté attention, que ces délimitations renferment les pêcheries côtières, je me demande ce que, en vertu de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, cette province de la Nouvelle-Ecosse a cédé quant à ses revenus et quant à la propriété publique ?

Les revenus qui n'ont pas été réservés par les différentes provinces ou qui doivent être prélevés par elles en vertu de pouvoirs spéciaux qui leur sont conférés, doivent, il est vrai, former un revenu consolidé pour la Confédération du Canada ; et je n'ai aucun doute que si on consulte l'acte de l'Amérique Britannique du Nord tel qu'il est et qu'on remarque le fait que les pouvoirs exclusifs de législation donnés au gouvernement fédéral comprennent les pêcheries de l'intérieur et des côtes, on en tirera la conclusion que le pouvoir de législation entraîne avec lui le contrôle de ces pêcheries intérieures et côtières. Mais en consultant le premier projet de l'acte de Confédération, je vois que les pêcheries de l'intérieur et des côtes étaient assignées aux législatures locales, et cela après que les arrangements financiers eussent été

complétés. Il est vrai que le même pouvoir fut donné au gouvernement fédéral ; mais qu'en serait-il résulté si le premier projet n'avait pas été amendé, simplement je présume, parce qu'on craignait que ces pouvoirs réunis de législation créassent des inconvénients ? On a donné une compensation additionnelle en les retirant aux législatures locales pour les restreindre au gouvernement fédéral ; et on peut en conclure avec raison qu'il n'était pas dans l'intention de transférer tous les droits de propriété avec les droits de législation.

Voyons donc quelles propriétés ont été transférées à la Confédération en vertu de l'acte. Les travaux et propriétés publiques des différentes provinces transférées au fédéral sont énumérées dans la troisième cédule de l'acte et comprennent les canaux avec les terrains et pouvoirs d'eau, les havres publics, les rivières.....

SIR JOHN A. MACDONALD : Rivières est une faute d'impression.

M. RICHEY : Si c'est une faute d'impression, elle dérange quelque peu mon argumentation, je l'avoue. J'aurais demandé si la mention spéciale des rivières n'empêchait pas les pêcheries d'être considérées comme propriété du gouvernement fédéral ; mais après ce que vient de dire le très honorable premier ministre, je ne puis me servir de cet argument.

Ensuite, qu'est-ce qui est réservé aux diverses provinces ? Toutes les terres, mines, minéraux et réserves royales appartenant aux différentes provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard sont, en vertu de la section 109, réservés à ces provinces ; et la section 117 décrète que les diverses provinces conserveront respectivement toutes leurs propriétés publiques dont il n'est pas autrement disposé en faveur du gouvernement fédéral.

Or, je le demande, les pêcheries tombent-elles sous la désignation de "propriétés publiques" ? Si les frontières de la Nouvelle-Ecosse renferment ces pêcheries ; si, à l'époque de la Confédération, la Nouvelle-Ecosse avait des droits à la propriété de ces pêcheries, je demande : les pêcheries sont-elles propriétés de l'Etat ? Si elle sont propriétés publiques, sont-elles alors, comme réserves royales, des propriétés qui appartiennent à la couronne et peuvent être aliénées soit d'une ma-

nière absolue ou avec certaines restrictions ? Eh ? bien, je n'affirme pas seulement que ces pêcheries peuvent être désignées comme propriétés publiques ; mais j'apporte à l'appui de ma thèse le témoignage d'un auteur qui est considéré à justes titres comme l'écrivain le plus populaire et le plus élégant sur la loi des nations, d'un homme dont l'ouvrage est cité plus fréquemment que celui d'aucun autre juriste public et qui est encore le manuel de l'homme d'Etat. Que dit Vattel ?

" Tout ce qui est susceptible de propriété est considéré comme appartenant à la nation qui possède le pays et comme formant la masse collective de sa richesse."

Il établit ensuite une distinction entre ce qui devient propriété publique, propriété commune et propriété privée :

" Quant une nation, comme corps, prend possession d'un pays, tout ce qui n'est pas partagé entre ses membres reste commun à la nation tout entière et est appelé propriété publique."

" L'usage varié de la mer près des côtes—dit-ailleurs—la rend très susceptible de propriété. Elle fournit le poisson, les coquilles, les perles, l'ambre, etc. Or, sous tous ces rapports, elle n'est pas inépuisable ; par conséquent la nation à laquelle la côte appartient peut s'approprier et convertir à son profit un avantage que la nature a mis à sa portée afin de lui permettre d'en prendre facilement possession de la même manière qu'elle possède l'empire de la terre qu'elle habite."

J'ai perdu le renvoi à une citation du même auteur ; mais il renchérit sur ce qu'il vient de dire, avec application spéciale aux pêcheries et aux côtes pour démontrer qu'elles peuvent être susceptibles de propriété.

Parlant de cette partie de la mer qui avoisine un pays, dans les limites d'une lieue marine de la côte, Puffendorf l'appelle " un accessoire de la terre, tout autant que le fossé d'écoulement d'une ville est accessoire à la ville."

" Quelles sont les limites du Royaume-Uni ? demandait le Dr. Lushington au cours d'un jugement qu'il prononçait. La terre du Royaume-Uni et trois milles de la côte, est la seule réponse que je puisse donner."

De même, pouvons-nous demander, quelles sont les réserves royales ? Renferment-elles les pêcheries côtières ? Ce mot est-il assez significatif pour comprendre ces pêcheries ? J'ai fait voir par l'acte constitutionnel que les réserves royales appartiennent respectivement aux

provinces, ainsi que les terres, mines et minéraux. Ce dont il est ici question, c'est la substance de la chose, non ce qui en provient, bien que le tribut payé au propriétaire du sol puisse être considéré par quelques-uns comme l'acceptation ordinaire du mot réserve royale.

Cette dernière signification restreinte ne peut avoir été l'intention dans aucun des octrois qui ont été faits aux provinces par la couronne, attendu que le mot est associé avec ceux seulement qui comportent des droits territoriaux, et les revenus qui en découlent sont subséquemment mentionnés par d'autres mots. Relativement au langage de ceux qui ont écrit sur les lois internationales, et d'après la définition qu'en donnent les dictionnaires, le mot "réserve royale" signifie les droits et prérogatives de la couronne. Nous ne prétendons pas—car ce serait absurde—que sous le titre de réserves royales, tous les droits régaliens sont concédés aux provinces; ce mot comporte seulement les réserves royales que la couronne peut aliéner.

Il y a deux espèces de réserves royales : celles qui appartiennent au souverain comme représentant de la nation, et celles que lui assure sa souveraineté, mais qui se rapprochent plus de la nature des propriétés.

Halleck dit dans son ouvrage intitulé *International Law* :

"Lors du démembrement de l'empire romain, dit Gibbon, les princes et les villes qui s'étaient déclarés indépendants s'en approprièrent les parties dans lesquelles la nature, riche et libérale, donnait des produits extraordinaires. Ces parties ou droits réservés furent appelés *regalia*. En d'autres endroits le même auteur applique le mot *regalia* aux droits et aux choses elles-mêmes, aux *jura* et *corpora*. Ainsi font les auteurs feudistes et ceux qui ont écrit sur la loi anglaise. Ils appliquent quelquefois ce terme aux choses—comme la couronne, le sceptre, et les terres de la royauté et de l'église. et quelquefois à la dignité, au pouvoir et aux droits pécuniaires du roi. Appliqué au pouvoir et à la dignité du roi, ces prérogatives sont appelées *majora regalia*, et à ses droits pécuniaires *minora regalia*. Les premiers, dit Erskine, ne sont pas aliénables sans le consentement du parlement, tandis que les seconds peuvent être communiqués à ses sujets par le souverain lui-même selon son bon plaisir. Par conséquent, le mot *regalia* diffère de souveraineté ou *jura majestatis*, comme étant applicable et aux choses et aux droits aux choses—*corpora* et *jura*—et aussi comme n'étant pas inhérent à ni inséparable du pouvoir souverain, car le *regalia* peut être aliéné avec ou sans le consentement du parlement. Appliqué à la propriété

il peut comprendre ce qui appartient nécessairement à la couronne et ce qui est aliénable, or ce qui peut-être passé à des sujets individuels."

Voici ce que je lis encore dans *Law Dictionary* de Tomlin, sous le titre "King," définissant les prérogatives et les droits du roi :

"On soutient aussi que le roi, par sa prérogative, est possesseur universel, attendu que toutes les propriétés sont censées avoir appartenu à la couronne dans le principe.

"Le roi avait cet empire souverain sur toutes les mers et les grands rivières, d'après ce que nous dit des anciens Saxons, Seldén qui traite avec succès des affaires navales; par conséquent, les territoires des mers et rivières anglaises ont toujours appartenu au roi.

"Et comme le roi avait une prérogative sur les mers, il avait aussi un droit aux pêcheries et au sol."

Je demanderai la permission de citer maintenant un exemple ou deux en faveur de l'interprétation que j'ai donnée aux mots "réserves royales," c'est-à-dire : les droits de la couronne relativement à ces pêcheries. Le premier de ces exemples est une cause décidée en 1876 au sujet de la pêche au saumon et dans laquelle le lord chancelier, les lords Cransworth, Wensleydale et Kingsdown, affirmant le décret rendu en première instance, donnèrent leur adhésion aux propositions suivantes, telles que rapportées dans *3 Macqueen's Appeal Cases*, page 419 :

"Les pêches au saumon sur les côtes d'Ecosse à moins qu'elles n'aient été données par octrois, appartiennent exclusivement à la couronne et fait partie de son revenu héréditaire.

"Le droit de la couronne n'est pas simplement un droit de pêcher le saumon, mais un droit aux pêches à saumon sur les côtes maritimes d'Ecosse.

"Il ne doit pas être regardé simplement comme un attribut de la souveraineté, mais plutôt comme un patrimoine, un intérêt bénéficiaire faisant partie de la propriété royale héréditaire.

"L'assertion que la mer est commune à tous et qu'on ne peut se l'approprier, excepté dans les endroits adjacents des côtes, est une assertion erronée."

Voilà la décision solennelle rendue par des juges devant lesquels l'appel avait été porté. Quelle était la prétention des commissaires de Sa Majesté et du lord avocat qui fut affirmée par cet appel ?

"Toutes les nations étant égales, elles semblent avoir un droit égal à se servir pour la navigation des parties non appropriées de l'océan. Mais les parties de la mer adjacentes

aux terres sont appropriées comme accessoires de la côte qui les commande. La doctrine posée par Hinnebusch est celle qui est aujourd'hui généralement reçue par les meilleurs auteurs. Il maintient que l'océan n'est pas susceptible d'appropriation, mais que des parties de l'océan et des mers étroites peuvent être appropriées sujettes aux droits de navigation. . . . Le droit de pêcher dans la mer est totalement distinct du droit de domination maritime."

Le point sur lequel je désire attirer l'attention du gouvernement et de la Chambre est celui-ci : " Le droit de pêcher dans la mer est totalement distinct du droit de domination maritime." Je prétends que quand même le pouvoir de législation et le droit de domination maritime sont conférés à la Confédération, il peut y avoir encore un droit de propriété réservé aux différentes provinces :

" Les Anglais, continue le jugement, n'ont jamais prétendu avoir une propriété dans toutes les mers sur lesquelles ils ont réclamé l'empire par le moyen de leurs flottes. Mais toutes les parties de la mer adjacentes à la côte et commandées par elle, en tant que susceptibles d'appropriation, sont considérées comme parties du territoire national."

SIR JOHN A. MACDONALD : Ecoutez ! écoutez ?

M. RICHEY : Le très-honorable monsieur dit : " Ecoutez ! écoutez ! " J'apprécie pleinement l'opinion qu'il professe sur cette question. Quand, l'autre soir, j'ai vu l'honorable auteur des résolutions se contenter de citer des autorités pour démontrer que la mer, dans un espace de trois milles du rivage, fait partie du territoire de la nation, j'ai compris de suite qu'il ne pouvait pas ce qu'il aurait été nécessaire de prouver, que le droit territorial est le droit de la souveraineté et que la souveraineté reposant dans la Confédération, il ne pouvait s'élever aucune question à ce sujet. C'est pour cela que j'ai cru signaler à la Chambre le fait que la couronne a concédé des droits territoriaux aux provinces, et que ces droits ont été confirmés par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

Mais je continue mes citations :

" On prétend que ces droits sur la mer sont des droits nationaux ou publics, dévolus au souverain comme dépositaire au nom de la société. Ici, cependant, il est nécessaire de faire une distinction.

" Le souverain de ce pays est le chef suprême de la nation, et, comme tel, revêtu du pouvoir exécutif de protéger les intérêts et de défendre les droits du peuple contre l'outrage ou l'inva-

sion des Etats étrangers. Mais les droits qui appartiennent à la couronne sont de deux espèces différentes :

" 1o. Le *jus publicum*, qui appartient au monarque en juridiction et souverain droit, et qui peut être tenu comme un simple dépôt pour l'avantage du public.

" 2o. Le *jus privatum*, en vertu duquel le souverain possède la terre et la mer adjacente à la côte comme une propriété patrimoniale, en tant qu'elle est susceptible d'appropriation.

" Les droits publics appartenant à la couronne sont inaliénables, tandis que les droits privés, étant capables de rapporter profit, peuvent être retenus ou aliénés à un sujet."

La distinction sur laquelle j'insiste est ici clairement établie et confirme l'opinion que j'ai essayé de vous exposer, que si, en ce qui regarde le *jus publicum*, le droit de législation est conféré au parlement, le *jus privatum* a été accordé aux provinces et continue à résider en elles.

On dira peut-être que les propositions que j'ai lues s'appliquent simplement à la pêche au saumon qui est considérée comme ayant plus de valeur que les autres pêcheries. Il ne manque cependant pas d'autres exemples pour démontrer que les pêcheries sont spécifiquement comprises sous la désignation de réserves royales ; des exemples qui font voir que des pêcheries s'étendant à deux milles du rivage et octroyées par la couronne ont été regardées comme bien octroyées.

Mais il est inutile d'apporter d'autres autorités pour établir le droit de la couronne sous ce rapport, quand nous avons celle du très honorable premier ministre lui-même dans le passage de son discours que je vous ai lu tantôt.

Maintenant, il n'est pas hors de propos de parler ici de l'octroi des droits casuels et territoriaux de la couronne fait à la Nouvelle-Ecosse en 1844. Les mêmes mots " terres, mines et minéraux et réserves royales " se trouvent dans l'acte. Si donc les pêcheries tombent sous la désignation de réserves royales, si elles sont considérées comme propriété appartenant à la couronne, je prétends qu'en vertu de cet acte, un acte qui était en opération sous le régime de Sa Majesté la reine actuelle, le contrôle de ces terres, mines, minéraux et réserves royales a été transféré aux diverses provinces en considération de la liste civile dont elles assuraient la charge à cette époque, et sauf en autant que les droits territoriaux et les revenus ainsi octroyés aux provinces

sont enlevés par l'acte de Confédération, ils restent aux provinces respectives.

Ensuite, je le demande, si ces pêcheries ont été dévolues aux provinces comme propriété, est-ce que leur droit à cette propriété peut être cédé avec justice, même par traité, sans leur consentement ? Dans son *Manual of International Law*, le président Woolsey dit :

“ Une question intéressante se présente ici : il s'agit de savoir si le traité qui fait le pouvoir dans une union fédérative comme celle des Etats-Unis peut aliéner le domaine de l'un des Etats sans son consentement.”

Ici, je l'avoue, l'aliénation n'est pas celle du domaine, mais celle d'un droit à cette propriété, une propriété qui, on le prétend, appartient encore à la province.

Le même auteur continue :

“ Un droit territorial d'Etat ne donne pas au gouvernant le pouvoir d'aliéner une partie du territoire par échange ou vente, comme aux temps de la féodalité. En d'autres mots, le droit est un droit public ou politique, et non pas un droit personnel. Et en justice l'Etat ne peut, non plus, aliéner une partie de son territoire sans le consentement de ceux qui l'habitent, et si dans des traités de cession la chose se fait après la conquête, c'est seulement la reconnaissance d'un fait inévitable.”

Je vous ai cité les paroles dont s'est servies le très honorable chef du gouvernement dans l'explication qu'il a donnée au sujet du droit du Canada à la propriété des pêcheries—paroles qui établissent qu'elles ont été vendues. C'était une vente *pro tanto*. C'était un bail ou permis de ces privilèges accordé à un pouvoir étranger. Et ici je dois citer le chancelier Kent qui, dans son ouvrage sur la loi internationale, tout en admettant comme principe évident que les droits privés peuvent être sacrifiés par traité pour garantir la sécurité publique, prétend que le gouvernement serait tenu de donner une compensation et une indemnité aux individus dont les droits auraient été cédés.

Je me rappelle aussi un cas qui a été cité devant ce parlement par un de ses membres qui n'est plus, mais dont le nom, j'en suis sûr, est conservé avec respect par tous ceux qui ont eu l'honneur de le connaître et d'apprécier son habileté. Je veux parler de feu l'honorable Hillyard Cameron qui, au cours du débat soulevé par le projet de loi ratifiant le traité, en plaidant son acceptation pour la raison

qu'il n'y avait rien d'incompatible à accepter une récompense pécuniaire pour des privilèges conférés, cita le fait,—relatif au traité Ashburton,—que quand il fut constaté que le Maine n'y avait pas consenti, le général Jackson dit : “ Consentez au traité, et nous vous donnerons \$1,200,000 ! ” Cependant, le Maine ne donna pas son consentement, et le Maine crut qu'il devait avoir un commissaire, et on douta que les Etats-Unis pussent prendre son territoire sans son consentement ; plus tard il consentit et reçut une somme d'argent pour ses droits territoriaux, bien qu'elle fût moindre que celle qu'il avait refusée.

Je sais, M. l'Orateur, que je cite des exemples et des autorités qui ne couvrent strictement que la cession réelle de territoires ou droits privés, mais ils appuient un principe qui est applicable à la cause que je plaide devant vous, et je sens que je puis espérer avec confiance que les membres de cette Chambre sauront faire l'application de ce principe.

Tels sont donc, M. l'Orateur, les faits et les arguments qui me paraissent donner une certaine force aux résolutions proposées par l'honorable député d'Inverness (M. MacDonnell), et qui viennent à l'appui de sa thèse, que les droits de pêche sont des droits territoriaux appartenant aux différentes provinces. Je confesse que, tout en soutenant cette réclamation, ils sont de la nature d'un argument légal sur lequel l'opinion des avocats peut différer. C'est plutôt un exposé précis des droits de ces provinces que je fais à la Chambre et que je lui demande de ratifier.

La question de savoir si ce sont strictement des droits territoriaux pourra former la matière d'un examen ultérieur et être décidée par un autre tribunal. Aussi, je présente ces arguments pour conduire à d'autres considérations, et, persuadé qu'il n'est pas désirable d'amener la Chambre à décider cette question de droit abstrait ; j'ose proposer un amendement qui, je l'espère, sera également acceptable pour ceux qui prétendent que les droits territoriaux appartiennent aux provinces, et pour ceux qui ne sont pas prêts à aller aussi loin.

Je pense qu'indépendamment des raisons que je viens d'exposer, il y a d'autres considérations suffisantes pour amener la Chambre à décider que le produit de la sentence arbitrale doit être donné aux dif-

férentes provinces dont les habitants sont lésés par la cession des privilèges de leurs pêcheries.

La première de ces considérations que je tiens à vous signaler, c'est que le traité est limité dans son opération à certaines provinces : à Québec, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'Île du Prince-Edouard ; et ce, de propos délibéré et à dessein. Ici encore, je dois citer le discours que prononçait le très-honorable chef du gouvernement en présentant le projet de loi qui devait donner effet au traité :

“ On se rappellera, disait-il, que nous n'avons pas cédé toutes nos pêcheries ; le traité ne s'applique qu'aux pêcheries des anciennes provinces du Canada, et, afin que l'étendue n'en soit pas augmentée, il est stipulé qu'il ne s'appliquera qu'aux pêcheries de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard ; donc il ne donne pas aux Américains accès aux pêcheries de la côte du Pacifique, non plus qu'aux insulaires et inappréciables pêcheries de la Baie-d'Hudson. Ce sont d'importantes sources de revenu non encore développées ; mais quand le traité sera ratifié, elles se développeront rapidement, et dans douze ans, quand les deux nations se réuniront pour examiner de nouveau les circonstances et rajuster le traité, on verra qu'une autre grande richesse est à la disposition du Canada.”

“ On me demandera peut-être, bien que ce point n'ait pas provoqué d'observations, pourquoi le produit des pêcheries des lacs n'a pas été laissé à la disposition des deux nations ; je répondrai que ces pêcheries ont été exceptées à ma demande. Les pêcheries canadiennes sur le côté nord des grands lacs ont une très grande valeur. Par un judicieux système de préservation et de protection, nous avons considérablement augmenté cette source de richesse. On sait aussi que par un concours de circonstances et en raison de leur situation, les pêcheries sur le côté sud n'ont pas autant de prix que les nôtres ; il nous a donc paru que si nous donnions une fois aux pêcheurs américains l'accès de nos lacs, grâce à leurs engins destructeurs, le soin que nous avons mis depuis plusieurs années à cultiver cette source de richesse serait perdu, et il n'y aurait plus de fin aux querelles et aux mécontentements, pas de réciprocité réelle, et que par conséquent, le Canada aurait plus de profit en gardant pour lui-mêmes ses pêcheries de l'intérieur, sans avoir le droit d'aller sur le marché américain avec les produits de ces pêcheries. Voilà pourquoi les pêcheries des lacs n'ont pas été comprises dans cet arrangement.”

Alors, si ces pêcheries sont troquées, et si celles d'Ontario, de la Colombie britannique et de la Baie-d'Hudson qu'on vous représente comme aussi magnifiques sont conservées et protégées, qu'est-ce qui a pu provoquer la vente des droits de

pêche des habitants de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île du Prince-Edouard et de Québec ? L'objet de cette concession était le maintien de la paix ; par conséquent je n'ai pas eu tort de citer des écrivains en matière de la loi internationale pour demander que quand un traité est fait pour le maintien de la paix, ceux dont les intérêts se trouvent mis au jeu doivent recevoir compensation. L'objet par lequel ce traité a été fait et la raison par laquelle nous avons été obligés de céder ces privilèges, c'était la préservation de la paix.

“ On sait, disait le très-honorable premier ministre, on sait que ce qu'on appelait communément ‘ les réclamations de l'Alabama ’ était pour les deux pays un sujet de contestation qui pouvait amener les plus graves conséquences et que jusque-là les résultats avaient été des plus satisfaisants. Nous avons essayé de résoudre la question par ce qui est connu sous le nom de traité Johnson-Clarendon, mais ce traité avait été rejeté par les autorités des Etats-Unis. Tant que cette question n'aurait pas été résolue il n'aurait pas été possible de rétablir les relations amicales qui avaient existé pendant si longtemps entre les deux pays, et l'Angleterre sentait qu'il était pour elle d'importance première que ces relations amicales fussent rétablies. Ce n'était pas seulement son désir d'être dans les meilleurs termes possibles avec un pays auquel la retenaient tant de liens, ceux d'une commune origine, d'intérêts communs et d'une langue commune ; mais il était aussi de son intérêt de dissiper les nuages qui existaient entre les deux nations, parce qu'elle avait des raisons de croire que sa position vis-à-vis des autres grands pouvoirs était gravement compromise par la connaissance qu'ils avaient de l'état de choses qui existait entre les Etats-Unis et elle. Le prestige de la Grande-Bretagne comme pouvoir était sérieusement compromis par l'absence d'une entente cordiale entre les deux nations. . . .

“ Et à mon sens, monsieur l'Orateur, il était encore plus important pour le Canada que pour l'Angleterre, du moins il était aussi important, que la question de l'Alabama fût réglée (applaudissements). Monsieur l'Orateur, l'Angleterre nous a promis, et nous avons pleine confiance dans cette promesse, qu'en cas de guerre toutes les forces de l'empire seront employées à notre défense (applaudissements). Dans quelle position se serait trouvée l'Angleterre, dans quelle position se serait trouvée le Canada si elle s'était vue obligée de nous défendre pendant qu'elle aurait été engagée dans un autre conflit ? Tout naturellement, dans le cas d'une guerre entre l'Angleterre et les Etats-Unis, le Canada serait le champ de bataille : c'est nous qui serions les victimes, notre pays serait dévasté, notre population massacrée et nos propriétés détruites ; et quand même l'Angleterre voudrait remplir ses promesses jusqu'au bout, quelles que soient les circonstances, elle ne le pourrait si elle était occupée ailleurs. Par conséquent, il est autant

de notre intérêt que de celui de l'Angleterre. que cette question de l'Alabama et toutes les autres questions qui menaçaient de rompre les relations amicales entre les deux pays aient été réglées."

Et ceci, laissez-moi le dire, s'applique tout spécialement au Canada, proprement dit. Dans les provinces, entourés comme nous le sommes par la marine anglaise, nous craignons peu les conséquences d'une guerre entre l'Angleterre et n'importe quel autre pouvoir. Nous savons que ses flottes croiseraient dans nos eaux et que nous serions en sûreté. Cette crainte d'une guerre ne préoccupe pas autant ceux dont on a cédé les pêcheries que ceux qui vivent dans l'intérieur. L'intérieur du pays serait dévasté par une guerre.

Cette considération ramène le traité et les concessions qui ont été faites par lui sous la règle dont je parlais tantôt. Car pourquoi une compensation pécuniaire a-t-elle été donnée? Quel aurait du être et quel a été le but du traité? La réciprocité du commerce. Si vous aviez obtenu les marchés des Etats-Unis pour les houilles de la Nouvelle-Ecosse, les bois du Nouveau-Brunswick et les produits agricoles de l'Île du Prince-Edouard, nous n'aurions peut-être pas insisté aussi fortement sur notre réclamation et nos ressources auraient été considérablement développées par ces industries. L'honorable premier ministre a, je le sais, rudement combattu pour obtenir ces avantages. C'est le parlement qui s'est interposé, par une abolition précipitée des droits, et lui a enlevé le pouvoir dont il aurait pu faire un si bon usage. Il a donc dû exécuter le traité, et, ainsi qu'il l'a dit en présentant le projet de loi qui devait le ratifier sous l'action du parlement, il aurait pu demander à la Chambre de confirmer le traité qui embrassait ces articles de la houille et du bois.

A quelque point de vue qu'on envisage la question, n'est-il pas évident que les privilèges de ces pêcheries qui appartaient aux seules provinces maritimes leur ont été enlevés et cédés aux Etats-Unis pour certaines compensations, et n'est il pas de simple équité que ceux dont on a cédé les privilèges reçoivent ces compensations?

Ensuite, monsieur l'Orateur, on prétend que ces privilèges ont été accordés au détriment des pêcheurs et des pro-

vinces maritimes comme formant un tout. Ainsi, par exemple, tout ce qui porte préjudice à l'industrie des pêcheries de la Nouvelle-Ecosse fait également tort à toute la province, attendu que la valeur de ses importations de poisson est double de celle de tous ses autres produits réunis.

Relativement au genre de pêche domageable que les Américains pratiquent sur nos côtes, il me suffit de rappeler les faits qui ont été présentés au cours du débat de la dernière session, au sujet de l'usage qu'ils font des seines en bourse et des lignes de fonds, ainsi que les témoignages recueillis à Halifax et ailleurs. Toute la preuve tend à démontrer que les Américains, après avoir épuisé leurs pêcheries, sont en frais d'en faire autant des nôtres, et que dans cinq ou six ans, si nous les laissons continuer, nos pêcheries, qui rapportaient des millions de piastres, ne seront plus qu'à l'état de souvenir. A l'appui de cette assertion je pourrais apporter des preuves abondantes, mais je me contenterai d'en citer une que nous devons accepter.

Je cueille dans les *Débats* de la dernière session, page 233, les observations suivantes détachées d'un discours que prononçait l'honorable ministre de la marine et des pêcheries :

"La commission a établi que l'habitude générale que l'on a de se servir de seines détruit complètement les pêcheries, si elle se continue.... Quelques-unes de ces seines ont 250 brasses de long; c'est avec elles que l'on prend toute espèce de poissons, y compris celui qui sert ordinairement d'appâts pour la pêche si profitable de la morue.... Si ces pêcheries sont détruites — comme elles le seront certainement si la pratique dont je parle se continue — notre indemnité de \$5,000,000 ne compensera pas la perte qu'ont faite les provinces maritimes,"

Je citerai aussi les lettres de George R. Young à l'honorable M. Stanley, dans lesquelles il dit :

"Et sur qui cette perte retombe-t-elle? Sur la population des provinces maritimes, sur ces quatre-vingts ou cent mille vigoureux enfants de la côte que sir George Cartier — au cours des débats qui ont précédé la Confédération, désignait comme votre ressource en cas de conflit avec une puissance maritime soit sur vos côtes ou sur vos lacs, ou n'importe où le devoir les appellerait.

"Elle ne retombe pas sur la population d'Ontario, de l'Ouest et de la Colombie britannique, qu'on a soigneusement exemptée de l'opération de ce traité, ainsi que je l'ai déjà dit."

Ceci n'a rien de nouveau pour nous. Je pourrais citer comme exemple le tort que

les pêcheurs américains ont fait à la faveur de traités antérieurs.

Maintenant cette perte retombe sur la population des provinces maritimes, sur ces 80,000 ou 100,000 marins sur lesquels vous devez compter si en aucun temps il devenait nécessaire de les rallier à votre secours et à votre aide sur les lacs du Canada ou sur nos côtes. La perte ne retombe point sur la population d'Ontario et sur celle de l'Ouest qui sont protégées dans la jouissance de leurs pêcheries. N'est-il pas évident alors, indépendamment de la stricte interprétation technique, en vous appuyant sur les larges principes de la loi nationale et sur les principes immuables de la justice que si, au détriment d'une partie de la société, vous concédez de grands privilèges à une nation étrangère, vous êtes tenus de donner à cette partie de la société une compensation pour le tort que vous lui avez fait ?

On me dira peut-être que la sentence arbitrale n'est pas une indemnité pour le dommage causé, mais seulement le prix de privilèges concédés, le prix de permis donnés à ces pêcheries, et que comme le gouvernement fédéral a le contrôle suprême sur toute la législation qui les concerne, il a le pouvoir d'en disposer et d'en porter le prix au trésor fédéral. S'il est vrai que ce pouvoir prédominant réside en nous—que la Nouvelle-Ecosse nous a cédé sa principale source de richesse, qu'elle nous a apporté un douaire aussi riche, il ne me reste plus qu'à exprimer l'espoir que vous serez au moins généreux à son égard et que vous ne la forcerez pas de regretter le jour où elle a uni sa destinée à la vôtre.

On me dira peut-être aussi que parce que le fardeau de la protection ou de la défense retombe sur l'échiquier général, celui-ci avait droit de recevoir cet argent. A cela j'ai plusieurs réponses à faire. En premier lieu le gouvernement fédéral a accepté le fardeau de protéger les pêcheries comme partie des devoirs que lui imposait la Confédération, sans penser à la compensation qu'il reçoit aujourd'hui ; c'est une partie de la charge qui lui incombait quand il assumait les obligations de la défense ; c'est un fardeau qu'il acceptait non-seulement à l'égard de ces provinces dont les intérêts sont présentement en jeu, mais à l'égard de toute la Confédération ; et, de plus, c'est un devoir qu'il continue de remplir à l'égard des pro-

vinces occidentales, tandis que par l'opération de ce traité, il est relevé dans une large mesure de ses obligations sous ce rapport vis-à-vis des provinces maritimes. Je crois en effet que par le retrait de la police maritime dont les services ne sont plus nécessaires, vous économisez au moins \$50,000 comme conséquence de ce même traité.

Je constate que les frais de protection des pêcheries secondaires sont élevés en comparaison des sommes dépensées pour protéger les vastes pêcheries de la Nouvelle-Ecosse. De plus, le gouvernement fédéral n'a pas assumé et je crois pouvoir dire qu'il n'a pas l'intention d'assumer toutes les obligations de la protection à l'égard de nos pêcheries. Je me rappelle qu'il y a quelques années quelqu'un s'informa, au Sénat je crois, des dépenses que la protection des pêcheries occasionnait au Canada. Cette année-là elles avaient été de \$84,000. Celui qui avait posé la question demanda quel montant la Grande-Bretagne avait dépensé. L'honorable ministre ne put donner le chiffre exact, mais il dit que ce devait être quelques centaines de mille piastres.

Nous avons ensuite l'observation faite par le très-honorable premier ministre que l'Angleterre était obligée de venir à notre aide. Au cours du débat que provoqua le traité dont j'ai si souvent parlé, feu monsieur Harrison, qui en plaidait l'acceptation, demandait qu'elle serait la valeur de nos pêcheries sans la protection de l'Angleterre et faisait voir la nécessité de ratifier le traité si nous voulions nous assurer cette protection.

En outre, cette promesse est une de celles dont les provinces avaient droit d'attendre la pleine et fidèle exécution. L'honorable George Brown, dans le discours qu'il prononça à l'époque où l'on discutait le projet d'union—et je pense qu'il n'y avait alors personne de plus autorisé que lui pour parler au nom de ceux qui prenaient part aux négociations—parla spécialement des avantages que les provinces maritimes retireraient de leur entrée dans l'Union. Notant le fait que, sous le traité de réciprocité, la pêche que les Américains faisaient dans nos eaux avait rapidement augmenté, et l'effet que l'abrogation de ce traité aurait sur les pêcheries américaines, il disait. (Débats sur la confédération, 1865, page 106) ;

“ Je dirai quelques mots de l'abrogation de ce traité en ce qui concerne les pêcheries américaines. En 1851 des navires américains, représentant un tonnage total de 129,014 tonneaux, faisaient la pêche sur nos côtes ; mais en 1861, sous l'opération du traité de réciprocité, ce tonnage s'était élevé à 192,662 tonneaux, c'est-à-dire une augmentation, en dix ans, de plus de 63,000 tonneaux, ou cinquante pour cent. (Écoutez ! écoutez !). L'abrogation du traité nous rendra tout le bénéfice de cette augmentation, et plus que cela, parce qu'il sera bien difficile désormais de braconner sur nos pêcheries ; lorsque toutes les provinces unies seront déterminées à protéger le golfe. Les pêcheries peuvent prendre un développement que nul ne saurait prévoir aujourd'hui. Mais songeons un instant à la quantité de poisson que prennent dans nos eaux les pêcheurs américains et ceux des autres nations, songeons à nos avantages actuels, et il devient évident qu'en encourageant avec unanimité ce commerce, nous pouvons lui faire prendre un accroissement considérable.”

Telles étaient les perspectives que nous faisons voir aux provinces maritimes, et nous sommes ce soir en présence du fait que nous ne jouissons de ces intérêts, qui devaient être gardés aussi inviolablement, qu'en commun avec les citoyens de la république voisine, et nous discutons la question de savoir si la compensation accordée par sentence arbitrale pour cette concession doit être répartie ou non entre les provinces au détriment desquelles elle a été faite.

Je n'ai plus qu'un mot à ajouter sur ce sujet, c'est de réfléchir au précédent que vous allez établir ; car si la Chambre décide par son vote que l'argent qui a été reçu comme équivalent de ces privilèges doit être absorbé par le gouvernement fédéral, je dis que ce sera un précédent dangereux ; ce sera dire aux administrations qui pourront succéder à celle-ci que, si elles sont pressées par le besoin, il y a de riches ressources qu'elles peuvent mettre à contribution.

Mais, monsieur l'Orateur, je recule devant cette idée, et je me contente de dire que ce serait créer un précédent dangereux. Est-ce que le gouvernement fédéral n'a pas assez bénéficié du traité de Washington par l'économie qu'il a réalisée sur la protection des pêcheries et par le fait qu'en acceptant ce traité il a obtenu la garantie du gouvernement impérial pour un emprunt de £2,500,000 ? Et dans quel but ? Non de le consacrer à des améliorations dans les provinces maritimes, mais pour agrandir ses canaux et aider à la construction du chemin de fer

du Pacifique. Les avantages qu'il a recueillis de son acceptation du traité de Washington devraient l'engager à considérer la sentence arbitrale comme une obligation pour lui d'avoir égard aux intérêts des provinces spécialement concernées dans cette question.

Je me résume. J'ai prétendu que bien que le pouvoir suprême de législation soit conféré au gouvernement fédéral, les provinces maritimes ont un droit de propriété qui ne doit pas être cédé sans compensation. J'ai dit aussi que je ne voulais pas m'en rapporter uniquement à un strict argument légal, à une interprétation rigoureuse de l'acte de Confédération. Je préfère baser sur d'autres raisons l'appel que je fais à la Chambre. C'est pourquoi je vous soumetts les propositions suivantes :

L'acte de Confédération vous a conféré, dites-vous, des pouvoirs de législation qui vous permettent de disposer à votre gré de la principale source de richesse de l'une des plus importantes provinces de la Confédération. Je dis une des plus importantes provinces, car je me suis borné, dans cette plaidoirie, à la Nouvelle-Ecosse ; mais je n'ai pas oublié les réclamations des autres provinces, et je dois dire ici que, suivant moi, celle de l'Île du Prince-Edouard est particulièrement forte.

Personne, je crois, ne peut lire la lettre dans laquelle le comte de Kimberley incite le gouvernement de l'Île à accepter le traité en lui promettant des compensations, sans être convaincu que l'Île du Prince-Edouard ayant fait cet appel pendant qu'elle était province séparée, il mérite considération ; mais je me suis borné à la Nouvelle-Ecosse parce qu'il y a certaines raisons que je croyais pouvoir invoquer plus énergiquement.

Je dis donc que, même en vous supposant le pouvoir de législation que vous réclamez, ce pouvoir vous a été confié pour que vous l'exerciez au bénéfice de ceux sur le domaine desquels il s'étend. Sous la pression des intérêts impériaux vous vous êtes servi de ce pouvoir pour ratifier un traité qui confère des privilèges aux citoyens d'une nation étrangère, et vous avez reçu compensation. D'après tous les principes de loi publique et de moralité nationale, l'indemnité doit suivre le dommage. Le dommage causé aux provinces est prouvé par votre ministre

qui est particulièrement au fait des circonstances de l'imminente destruction des pêcheries dont vous avez vendu les privilèges. Par cette vente vous n'avez pas ni aux autres provinces de la Confédération, mais vous les avez protégées, et vous n'avez pas imposé au trésor fédéral d'autres obligations que celles qui existaient déjà. Au contraire, vous avez cessé pendant un certain temps la protection que, d'après votre convention avec les provinces, vous deviez implicitement, sinon explicitement leur donner. En même temps vous avez soulagé le trésor d'un fardeau qui lui aurait été dévolu autrement.

C'est pourquoi je demande à la Chambre de bien étudier la question dont elle est saisie, de réfléchir sérieusement aux conséquences futures aussi bien qu'aux conséquences immédiates de la décision qu'elle va prendre.

Conformément à l'avis que j'en ai donné, j'ai l'honneur de proposer les amendements suivants aux résolutions qu'on nous demande de déférer au comité général :

"Que tous les mots après que," dans la 3ème résolution, soient retranchés et remplacés par les suivants : "les privilèges ainsi accordés aux citoyens des Etats-Unis sont préjudiciables aux droits de sujets anglais dont bénéficiait le peuple des différentes provinces auxquelles confinent respectivement les stations de pêche dans lesquelles les dits privilèges ont été accordés."

"Que tous les mots après que," dans la 7ème résolution, soient retranchés et remplacés par les suivants : "cette Chambre est d'opinion que les provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard ont droit à une répartition de l'indemnité faite de manière à assurer à la population de ces différentes provinces le plein et entier bénéfice de cette indemnité proportionnellement aux privilèges accordés sur les côtes et dans les eaux de chacune des dites provinces."

SIR JOHN A. MACDONALD : Une fois au moins, pendant cette session, nous avons entendu traiter une question sérieuse au mérite. Point de personnalités, point d'imputations malignes, point d'animosités ; ce dont je félicite la Chambre et mon honorable ami. Cette cause se présente sous un double aspect—politique et légal. Après avoir examiné le second aspect, mon honorable ami termine son discours par une étude de la position politique et financière de la province. Il fait un appel énergique à la Chambre et

au pays au sujet des sacrifices et des pertes que les provinces maritimes ont eu à faire en renonçant à leurs droits sur les pêcheries de ces côtes. Je suis bien prêt à admettre les droits des provinces maritimes dans les circonstances ; je reconnais qu'elles doivent s'attendre à ce que ces droits soient protégés par le gouvernement fédéral comme il les a protégés, du reste, depuis que la Confédération est formée. Nous n'avons pas lésiné à cet égard et, comme l'a fort bien dit l'honorable préopinant, le pays était obligé d'assumer cette obligation et il l'a assumée volontiers, il n'a pas ménagé les dépenses pour protéger les pêcheries. Néanmoins, en discutant cette question, je me sens, comme membre de l'administration et comme membre de cette Chambre obligé à certaines réticences. Dans l'intérêt du pays, dans l'intérêt même des provinces maritimes, je ne puis entrer sans restriction dans la discussion de ce sujet. Nous savons tous que la durée du traité de Washington est limitée. Nous savons tous que le gouvernement américain ne veut pas renouveler ce traité. Ainsi donc, si le gouvernement américain ne change pas de détermination nous nous trouverons, dans quelques années au point où nous en étions en 1871 et toutes les opinions exprimées dans cette Chambre, soit par un membre de l'administration, soit par un des chefs de l'opposition qui pourra entrer dans une administration subséquente, seront consignées et citées comme témoignages contre les intérêts des provinces maritimes et des pêcheries dans toutes négociations qui pourront être entamées dans trois, quatre ou cinq ans. Je dois donc m'abstenir d'une grande partie des arguments que j'aurais pu faire valoir à l'appui de la cause fédérale et des droits que le Canada possède au montant de l'indemnité accordé dans ce cas. Le Canada assume la charge de défendre et protéger les pêcheries, c'est l'Acte d'union qui la lui impose ; le traité de Washington n'aura qu'une durée limitée et par conséquent tous les frais de cette protection incombent au trésor fédéral tandis que les provinces maritimes en retirent les avantages. Jusqu'ici et jusqu'à l'expiration de ce traité de 1871, les provinces maritimes seules en ont profité. Ce parlement et les parlements antérieurs ont reconnu l'appel des provinces. Nous

avons toujours reconnu l'obligation de protéger les pêcheries. Avant le traité de Washington une escadre canadienne agissant de concert avec l'escadre anglaise, gardait ces côtes. Chaque parlement a voté des crédits pour la protection et l'éclairage des côtes, deux conditions essentielles à la protection et au développement de nos pêcheries.

Quant à la question légale, il me semble que ce parlement a seul le droit de faire des lois à ce sujet. L'Acte de l'Amérique Britannique du Nord déclare formellement que le parlement fédéral aura seul le droit de faire des lois concernant les pêcheries, dont le gouvernement fédéral devra assumer la protection. Les côtes de l'Angleterre appartiennent aux populations de l'intérieur aussi bien qu'à celles des côtes. Lorsque le Canada forma une grande Confédération, les côtes de la province de Québec, celles du Nouveau-Brunswick, et celles de la Nouvelle-Ecosse devinrent les côtes de la Confédération et ces côtes comprennent toutes les pêcheries et les ressources qui en proviennent. Mon honorable ami argumente principalement sur les termes de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, dans lequel il est dit que toutes terres, mines, minéraux et réserves royales, appartenant à des provinces appartieront aux diverses provinces de Québec, Ontario, Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick dans lesquelles elles se trouvent ou peuvent se trouver.

On ne peut assimiler des pêcheries à des terres, des mines ou des minéraux et on ne peut les considérer non plus comme entrant dans la catégorie des redevances ou réserves royales. Nous savons parfaitement le sens que comportent ces mots. Mon honorable ami a cité quelques autorités pour montrer que souveraineté et réserve royale étaient synonymes, mais on ne doit pas oublier que cette dernière expression possède en loi une signification parfaitement distincte. Dans ce sens, et comme on a voulu les employer dans l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, ces mots doivent conserver leur signification générale. Dans son acception la plus large, "réserve royale" comprend tout ce qui appartient à un souverain, et dans le langage ordinaire cela s'applique au rang, aux dignités, aux prérogatives qui s'attachent à la personne royale. Au point de vue légal, voici l'interprétation

que l'on donne aux réserves royales. En Angleterre, comme on le sait, on désigne sous le nom de mines royales, toutes les mines d'or et d'argent appartenant exclusivement au souverain et la possession d'un fief simple ne donne pas au propriétaire le droit de prétendre au produit des mines d'or et d'argent qui peuvent se trouver sur ces terres; elles sont la propriété du souverain, et lorsque des permis d'exploitation sont accordés soit au propriétaire du sol, soit à des étrangers, la couronne a pour règle de réclamer une compensation annuelle ou calculée sur le chiffre du rendement, selon le cas, à laquelle on donne le nom de redevance ou droit régalien, et qui indemnise le souverain de l'abandon d'une partie de ses mines royales. De là l'expression de réserve royale qui par extension a été appliquée à tout impôt de cette nature, qu'il soit prélevé par le souverain ou le propriétaire d'une mine quelconque, qu'elle produise de l'or, de l'argent, du fer, du cuivre ou tout autre métal; elle s'applique au loyer, droit ou compensation prélevé pour l'exploitation de la mine. Il me semble donc évident que les mots de "réserve royale," ont été employés dans ce sens dans l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord et que par conséquent ils ne peuvent s'appliquer aux pêcheries, c'est-à-dire au sol recouvert par la mer. Mon honorable ami a dit avec beaucoup de vérité que la prétention établissant que la couronne est supposée posséder et possède en réalité une étendue de trois milles de mer au large des côtes, n'affecte en rien la question du droit de pêche. En vertu de la loi générale des nations, la mer appartient à tous, le droit de pêcher dans la mer s'étend au monde entier; ce sont là les principes établis par les écrivains qui ont traité les questions internationales. La restriction imposée à ce droit universel, c'est-à-dire la limite des trois milles de mer bordant les côtes, a été établie et finalement acceptée par tous les pays, dans les intérêts de la défense nationale. On a jugé qu'il n'était ni sage ni prudent de permettre aux étrangers qui n'étaient nullement intéressés dans la prospérité et les affaires d'une nation d'aborder sur ces côtes et c'est pour cela qu'un comité international a posé comme l'un des principes du droit international que les trois milles des côtes de toute nation lui appartenait exclusivement et que les étrangers dé-

vaiént être exclus de cette limite. Mais, à part de cette restriction qui, comme je l'ai dit, a été établie pour éloigner les étrangers des côtes et les protéger contre les attaques qui pourraient être dirigées contre une nation, la mer appartient à tous. Les étrangers n'ont pas le droit de pêcher à moins de trois milles des côtes, mais en dedans de cette limite la mer comme le droit de pêche n'appartiennent à aucune partie de la population en particulier ; ils ne sont pas la propriété exclusive de la population des côtes. De même que le droit de pêche dans les eaux de l'Angleterre, de l'Irlande et de l'Écosse appartient à toute la population, de l'intérieur comme du littoral, et non-seulement à l'Angleterre, l'Irlande et l'Écosse, mais à toutes les dépendances de l'empire britannique, et en un mot à tout sujet anglais, de même tout sujet anglais peut pêcher sur les côtes des provinces maritimes du Canada, et toute personne résidant dans le centre ou dans une partie quelconque d'Ontario ou du Canada, a le droit de pêcher à trois milles des côtes de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick ou de l'Île du Prince-Edouard, au même titre que la population de ces différentes provinces. Le droit n'a absolument rien d'exclusif ; il est permis à chacun de pêcher dans les eaux des provinces maritimes sans que les pêcheurs des côtes puissent intervenir. Ce droit est la propriété de tout citoyen anglais, c'est un droit commun, et comme tel il ne peut être réclaté d'une façon exclusive par la population des côtes ou celles des différentes provinces maritimes. Ainsi donc, lors de l'accomplissement de la Confédération, quand ces différentes provinces ont consenti à faire abandon de leurs droits particuliers, pour se fondre avec le reste du "Canada," les côtes, les eaux et les pêcheries de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard, ont cessé d'appartenir en propre à ces provinces, pour devenir la propriété de tout le Canada. J'ai prétendu que les mots "réserve royale" ne s'appliquaient aucunement aux pêcheries, mais en supposant même qu'ils s'étendent au droit de prérogative de la couronne ; en admettant que l'argument de mon honorable ami soit parfaitement juste et que la couronne ait accordé à ces différentes provinces ces droits régaliens ou souverains, ainsi que les droits de propriété terri-

toriale, je dirai que la couronne ne peut donner que ce qu'elle possède et qu'elle n'avait pas le pouvoir d'accorder le droit de pêche, qu'elle ne peut ni retirer ni concéder, attendu qu'en le faisant elle empiéterait sur les attributions du parlement. Le droit de pêche, à trois milles des côtes, est un droit commun à tous les sujets de Sa Majesté, il appartient de fait à tout sujet anglais, et, comme il ne constitue pas une réserve ou droit régalien, il ne peut être ni accordé ni transporté. Mon honorable ami a cité une cause qui, au premier abord, semble différer du principe que j'ai posé ? la cause de Gamel contre les commissaires des forêts, bois et pêcheries, dans les causes en appel devant la reine. A mon point de vue, la décision donnée, dans cette cause, n'est rendue ni d'après la loi anglaise ni selon cette loi. La cause s'est produite en Écosse et le jugement a été basé seulement sur la loi écossaise ; les arguments des avocats et la décision des cours reposent sur la loi écossaise ; la loi générale anglaise, sur cette matière, est entièrement mise de côté. En examinant sérieusement cette cause, vous vous convaincrez que le droit féodal que possède la souveraine en sa qualité de reine d'Écosse, existe encore, et la décision établit clairement que les pêcheries de saumons, en Écosse, sont la propriété de la couronne et que les commissaires des pêcheries, bois et forêts étaient bien, en effet, les fonctionnaires qui devaient être mis en cause au nom de Sa Majesté. Toutefois, nous constatons dans ce procès que, même au point de vue de la loi écossaise, ce droit n'est pas représenté comme ayant le caractère du droit régalien. Il fait partie des biens particuliers de la souveraine, il constitue plutôt un apanage, un patrimoine accordé au souverain pour soutenir la dignité royale, et la loi écossaise même ne le considère pas comme droit régalien. Quant à la loi anglaise, elle est on ne peut plus clairement exposée par ces paroles de Chitty, dans son ouvrage sur les prérogatives de la couronne :

"Le roi possède une souveraineté et une juridiction incontestées, qu'il a exercées de temps immémorial, par l'entremise des cours d'amirauté, sur les mers britanniques, c'est-à-dire les mers qui baignent les quatre côtes des îles britanniques, et les autres mers, bras de mer et rivières navigables (mais non les rivières non-navigables, ces derniers appartenant aux propriétaires du sol adjacent), dans les limites

immédiats des territoires soumis à sa domination. La loi des nations et la constitution du pays ont investi le souverain de ce pouvoir afin qu'il puisse défendre son peuple et protéger ses intérêts commerciaux. Par induction, la loi accorde aussi au roi la propriété du sol recouvert par ces eaux. Mais, dans ce cas, ainsi que dans bien d'autres, la prérogative ne porte aucune atteinte au droit naturel que possède le public de pêcher dans la mer, les bras de mer et les anses et rivières navigables, et de prendre le poisson trouvé sur la côte entre la ligne de démarcation de la haute et de la basse marée. C'est une prérogative de droit public ou commun qui n'a jamais été exclusivement dévolue à la couronne et qui, par conséquent, ne doit pas être considérée comme franchise légale."

C'est donc un droit public, un droit commun, un droit appartenant à chacun, par conséquent il n'a jamais été considéré comme franchise royale et ne constituant pas un droit régalien, il n'a pu être transféré à ces provinces en même temps que toutes les prérogatives de la couronne. Sans doute le droit de protéger la mer et le droit de propriété sur les terres reviennent à la couronne; sans doute il existe une souveraineté générale sur ces eaux et sur les terres qu'elles baignent, mais les pêcheries et le droit de pêche n'appartiennent pas à la couronne, qui ne peut en conséquence en disposer, et sont de droit commun, la propriété de tous. S'il en est ainsi, l'argument tombe de lui-même. Je prétends que les droits de législation entraînent les droits d'administration et que ces derniers ainsi que la responsabilité qui incombe à l'administration doivent être corrélatifs, et que tous les avantages qui dériveront de cette législation appartiennent à l'autorité qui, en premier lieu, agit d'après la loi et ensuite d'après l'administration qui a le soin de veiller à son observance.

Je propose donc l'amendement suivant :

"Que tous les mots après "que" soient biffés, comme aussi le projet d'amendement à la dite motion, et qu'ils soient remplacés par les suivants : "par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, les pêcheries des côtes maritimes et de l'intérieur du Canada, ainsi que leur contrôle, leur réglementation et leur protection, sont attribués au gouvernement et au parlement du Canada ;

"Que depuis le 1er juillet 1867, le gouvernement et la législature fédérale se sont chargés de la responsabilité et du devoir de réglementer et protéger ces pêcheries ;

"Qu'en conséquence le trésor fédéral a dû supporter des dépenses considérables pour ce service ;

"Que cette responsabilité ne peut, constitutionnellement, être abandonnée ou transférée à aucune des provinces, et que si même il était possible de le faire, ce transfert ne pourrait que nuire aux intérêts bien entendus des provinces les plus immédiatement intéressées au développement des pêcheries, car il leur serait impossible, légalement et pécuniairement, de supporter ce fardeau et de les protéger d'une manière efficace ;

"Qu'il est certain que le devoir de développer et protéger les pêcheries, entraînera dans l'avenir de grandes dépenses pour le Canada ;

"Qu'il y a corrélation entre ces dépenses et les avantages publics qui doivent en résulter, et que la quote part de l'indemnité des pêcheries payée au Canada appartient, constitutionnellement et de droit, à la Confédération du Canada."

Je me demande quelles sont les conséquences qu'entraînerait l'adoption de cette doctrine pour les provinces maritimes, qui sont plus immédiatement intéressées que toutes les autres. Suppose-t-on que si le Canada en général n'avait un intérêt direct dans les pêcheries, il supporterait de bonne volonté, le lourd fardeau de leur protection et de leur développement, et que si on portait atteinte aux droits qui leur sont reconnus, si des hostilités devenaient nécessaires, que toute la responsabilité devrait retomber sur la population du pays ? Est-il juste que les provinces maritimes possèdent tous les avantages de la propriété et que comme compensation il ne revienne que la responsabilité aux autres sujets de Sa Majesté ? Il n'est pas raisonnable de supposer que le Canada, que la majorité des membres de cette Chambre, représentant des comtés de l'intérieur, consentiraient, avec l'assentiment de leurs commettants, à dépenser leur argent et peut-être leur sang pour défendre ces droits et à abandonner volontairement tout avantage pécuniaire ou bénéfique aux trois ou quatre localités qui s'occupent spécialement de la pêche.

Je pose ainsi la question afin de montrer qu'il est tout à fait inadmissible de songer à se défaire de ce droit et qu'il n'est pas juste de demander au Canada d'assumer toutes les responsabilités et

d'abandonner tous les avantages auxquels lui donne droit le devoir qui lui incombe de défendre et protéger les droits des pêcheurs.

Le Canada, il est vrai, a accepté volontiers ces obligations et il a déjà dépensé largement pour la protection des pêcheries.

Les votes donnés cette session par le parlement, montreront combien le Canada a à cœur de les protéger en éclairant les côtes, en construisant des ports de refuge, en élevant des phares, en plaçant des bouées, en entretenant les câbles télégraphiques et en faisant tout en un mot pour protéger et assurer le maintien des droits des pêcheurs.

Le Canada ne s'est pas montré avare, comme on a pu déjà le constater, lorsqu'il s'est agi de la défense de ces droits, il n'est donc pas raisonnable qu'il n'ait que peine, dépenses et dangers, et que le droit de propriété et tous les bénéfices reviennent aux provinces qui se trouvent dans le voisinage des pêcheries.

M. McISAAC : Dans le cours de la discussion qui s'est élevée au sujet de l'ajournement de cette question, on a reproché aux députés siégeant à la gauche de vouloir hâter la conclusion du débat. Il m'est impossible de me rendre compte des motifs de cette accusation et de découvrir les raisons sur lesquelles elle repose. On sait qu'à maintes reprises, l'année dernière, on a attiré l'attention du gouvernement et de la Chambre sur cette question, et qu'elle a été de nouveau considérée dans les premiers jours de cette session. Les gouvernements de la Nouvelle-Ecosse et de l'Île du Prince-Edouard ont entre-tenu des communications régulières avec ce gouvernement depuis plus d'un an et malgré l'évidence des faits, on vient nous dire que le gouvernement n'a pas eu le temps de la réflexion et ne possède pas des informations qui lui permettent de régler définitivement la question.

L'honorable ministre des chemins de fer est allé jusqu'à dire, l'autre jour, que l'honorable député d'Inverness avait mal choisi son temps pour présenter ses résolutions, qu'il aurait dû les soumettre en 1878, lorsque le parti qu'il représente se trouvait au pouvoir. Cette déclaration, venant de l'honorable ministre, me semble très-extraordinaire, car il est sensé savoir, ainsi que tous les honorables membres de cette Chambre, que l'indemnité n'a été

accordée que peu de temps après l'avènement au pouvoir de son parti et que, jusqu'au dernier moment, son paiement était considéré comme fort incertain. En jetant un coup-d'œil sur l'exposé financier présenté, à la dernière session, par l'honorable ministre des finances, on se convaincra que tel est le cas. Parlant de l'état financier dans lequel se trouvait le pays au moment où, lui et ses collègues, sont entrés dans l'administration, le 19 octobre 1878, il dit que pour couvrir le passif du Canada on ne pouvait se reposer que sur l'espérance du paiement de l'indemnité des pêcheries. L'honorable ministre n'hésitera pas à admettre que six mois au moins après la session de 1878, l'indemnité n'était pas payée. Il voudrait sans doute qu'un député de l'opposition n'ait pas le droit de rien demander au gouvernement, ni de critiquer aucun des actes de sa politique. Si cette prétention est admise comme saine doctrine parlementaire, il me sera permis, je pense, de dire à l'honorable ministre que, depuis cinq ou six ans, il a été bien souvent en désaccord avec les principes qu'il a établis. Si d'autres députés de la Nouvelle-Ecosse ont commis des erreurs en traitant la question, pourquoi l'honorable député de Cumberland (sir Charles Tupper) ne s'est-il pas levé pour rétablir les faits. Il occupait un siège dans cette Chambre, en 1878, il a été membre du gouvernement depuis le paiement de l'indemnité des pêcheries et il n'a jamais dit un mot de son emploi, quoiqu'il doive plus que personne à la Nouvelle-Ecosse. Il est vrai qu'il a prouvé beaucoup à sa province natale, mais les dettes ne se paient pas avec des mots. Maintenant il se présente à lui une occasion de donner son opinion sur les réclamations de la Nouvelle-Ecosse, et j'espère qu'il se prononcera dans le bon sens. L'examen loyal et le règlement de la question, même à cette heure avancée, racheteront entièrement les délais dont on se plaint. Dans le cours des quelques remarques que je me propose de faire sur cette question, je crois qu'il est inutile d'insister sur les avantages que le traité a assurés aux États-Unis ou sur la valeur des avantages spéciaux obtenus pour les provinces intéressées. Qu'il y ait une différence entre les avantages repartis entre les deux pays par le traité, cela ne fait pas l'ombre d'un doute. Nous devons aussi admettre

que la différence est en faveur des Etats-Unis, et au détriment des provinces, et qu'on peut prendre pour mesure de l'évaluation et des dommages le règlement de la commission d'Halifax accordant cinq millions et demi de dollars d'indemnité. La section du traité autorisant l'arbitrage établit clairement que les commissaires formaient simplement un bureau d'experts ayant pour mission de fixer le montant d'argent que les Etats-Unis avaient à payer pour préjudices portés aux provinces à la suite d'échange de concessions. Un règlement ne pouvait se faire en faveur des Etats-Unis ; il n'entrerait pas dans l'esprit du traité que ce pays dût perdre par la transaction. Il pourvoyait donc, comme je l'ai dit, au paiement d'une somme de \$5,500,000 en faveur de l'Angleterre. Sur cette somme, le gouvernement a payé un million à Terre-Neuve et quatre millions et demi ont été versés au trésor du gouvernement canadien. Nous avons à considérer maintenant si le Canada en général a droit à ce dernier montant ou s'il n'est acquis qu'aux provinces dont les pêcheries ont eu à souffrir de l'opération du traité. On invoque toujours, et avec à propos, l'acte de la Confédération pour le règlement de cette question. Ceux qui sont hostiles aux droits provinciaux prétendent que par l'acte d'Union, les pêcheries que possédaient les provinces sont devenues la propriété exclusive du Canada, et à l'appui de leur opinion, ils citent invariablement la question 91 de l'acte d'Union. En lisant cette section et en se bornant à son sens clair et naturel, il est difficile de dire si son but est de transférer ou d'investir. Elle confère seulement au parlement du Canada. l'autorité législative exclusive sur un certain nombre de questions qui y sont spécialement énumérées.

Parmi elles, nous trouvons les pêcheries des côtes et des cours d'eau de l'intérieur, le service postal, l'île au Sable, la perception de l'argent, au moyen d'un système quelconque de taxe. En conférant au parlement du Canada le pouvoir législatif sur ces questions, la section mentionne que ces pouvoirs émanent des législatures provinciales. Tous les pouvoirs législatifs que les législatures provinciales pourraient posséder sur ces questions, avant l'adoption de la section 91, retournent au parlement fédéral. Mais les pouvoirs législatifs seulement ont été

transférés et non pas les droits de propriété ou autres. Si l'opinion contraire était admise, la section 108 du même acte et la cédule à laquelle elle réfère deviendraient inutiles dans l'acte d'union, chose que personne ne peut admettre. Cette section déclare que les travaux publics seulement et les propriétés de chaque province énumérées dans la troisième cédule de l'acte, seront acquis au Canada. Dans cette cédule se trouvent compris les bureaux de poste, de douane, l'île au Sable, etc., qui sont cédés en toute propriété au parlement du Canada, ce qui montre que la section 91 n'effecte et ne pourvoit à aucun transfert. Les pêcheries ne sont pas comprises dans la cédule, d'où nous devons conclure et admettre que la propriété des pêcheries des côtes et des eaux de l'intérieur existe comme avant la Confédération. Nous ne devons pas oublier que l'acte d'union établit une distinction importante, dans certains cas, entre les pouvoirs législatifs sur la propriété et la propriété elle-même. Avant 1867, la mer, à trois milles des côtes, était le domaine de la province et elle faisait en conséquence partie de son territoire. Jusqu'à cette époque la province a possédé le droit de faire des lois relatives à son domaine territorial et l'union seule a conféré ce droit au parlement du Canada. On peut prétendre que les pêcheries n'ont jamais été données à la province, qu'elles ont toujours été la propriété de la couronne. Je ne voudrais pas maintenir qu'elles ne sont pas à la couronne, mais si elles lui ont appartenu avant l'union, il n'y a pas de raison pour qu'elles ne lui appartiennent pas encore. Je suis d'avis que la couronne possède et doit posséder le droit de propriété, et agir comme mandataire dans l'intérêt des provinces qui ont si longtemps bénéficié des pêcheries qui étaient pour elles une source de richesses et donnaient des moyens d'existence à des centaines de mille de ses habitants.

Le gouvernement anglais a admis ce fait en payant un million de dollars à la province de Terre-Neuve et j'oserais dire qu'il compte que ce gouvernement, en recevant la balance de l'octroi, suivra ce juste exemple en le partageant entre les autres provinces affectées. J'espère que cet exemple sera suivi, d'autant plus que les relations qui existent entre ces provinces et le reste du Canada sont censées être plus étroites que celles qui unissent l'An-

gleterre et Terre-Neuve. On a dit, et l'honorable premier ministre vient de le répéter, que l'argent appartenait au Canada et ne devait pas être payé aux autres provinces affectées par le traité, parce que ainsi qu'il l'a fait remarquer, le Canada aurait à faire, dans quelques années, lorsque le traité serait terminé, des dépenses considérables pour protéger ces pêcheries, et qu'il dépensait des sommes considérables pour éclairer les côtes et améliorer la navigation dans les parages des provinces maritimes.

Tout le monde admet que lorsque le parlement a pris sous son contrôle la milice et la défense du Canada, il s'est engagé à protéger toutes les pêcheries de la Confédération au même titre que le territoire. Le parlement les protégeait avant le traité de Washington et les provinces maritimes partageaient les frais que nécessitaient cette protection. Si elles ont besoin de secours comme le prouve le premier ministre et que le Canada leur refuse de l'aide, je suis certain que comme dans le passé elles pourront compter sur l'Angleterre. Nous nous rappelons qu'à la session de 1871, cette Chambre a voté \$200,000 pour couvrir les dépenses encourues pour repousser l'invasion féniennne de 1870, cette somme dépassait de beaucoup le crédit qui avait été demandé à cette fin à la session précédente.

Les provinces maritimes ont payé leur part de cette dépense, quoique l'ancien Canada ait seul été menacé ou ait eu à souffrir de l'invasion. Les pêcheries coûtent au pays des sommes considérables; reste à savoir si elles sont sagement dépensées.

Qu'il me soit permis de faire remarquer le manque d'équité qui préside à la répartition des dépenses dans les différentes provinces du Canada. On verra qu'Ontario n'a pas à se plaindre de la part qui lui est dévolue.

Voici quelles ont été les dépenses des pêcheries pour l'exercice de l'année dernière: Ontario, salaire des garde-pêche, \$11,741.40; pisciculture, \$7,102.54, total, \$18,843.94. Québec, salaire des garde-pêche, \$13,606.06; pisciculture, \$5,772.70; service de la protection des pêcheries, golfe Saint-Laurent, \$8,994.48, en tout, \$28,374.44. Nouvelle-Ecosse, salaire des garde-pêche, \$14,312.76; pisciculture, \$2,687.44, total, \$17,000.20. Nouveau-Brunswick, salaire des garde-pêche,

\$10,858.64; pisciculture, \$1,139.00, total, \$11,997.64. Colombie britannique, salaire des garde-pêche \$1,423.73. Manitoba, \$200. Pour faire apprécier convenablement cette différence, il est nécessaire de donner la valeur des produits des pêcheries du Canada. Voici quelle a été leur valeur dans le cours de la même année. Ontario, \$348,122; Québec, \$2,664,055; Nouveau-Brunswick, \$2,305,790; Ile du Prince-Edouard, \$840,344; Colombie britannique, \$925,766 et Nouvelle-Ecosse \$6,131,000. Ainsi donc presque la moitié de la valeur totale appartient à la Nouvelle-Ecosse et si l'on déduit les parts d'Ontario et de la Colombie anglaise, qui ne sont pas sujettes au traité, on verra que la valeur des produits des pêcheries de la Nouvelle-Ecosse dépasse de plus de moitié celle de toutes les autres provinces soumises au traité. Lorsque l'honorable premier ministre négociait le traité à Washington, il a pris grand soin de ne pas y comprendre sa chère province d'Ontario. A la session de 1872, nous lui avons entendu faire la déclaration suivante, au sujet de cette exemption, à l'occasion de la présentation du projet de loi mettant en vigueur les clauses du traité des pêcheries: "Il rappelle à la Chambre que les pêcheries des lacs et les abondantes pêcheries de la Baie-d'Hudson ne tombaient pas sous le coup du traité. Il croit que dans douze ans, lorsque les gouvernements anglais et américain auront une conférence pour remanier le traité, on verra que ces pêcheries constitueront une grande source de richesses pour le Canada. Les lacs intérieurs sont exceptés parce que les Américains, par leur négligence, ont détruit les pêcheries sur la rive sud des lacs."

Si le premier ministre comptait que les pêcheries d'Ontario qui ne rapportent aujourd'hui que \$300,000 par année, deviendraient dans douze ans, grâce à l'exemption, une source de richesses pour le Canada, que ne devrait-il pas attendre des pêcheries de la Nouvelle-Ecosse si elles avaient le même privilège, puisqu'en dépit du traité, de la négligence ordinaire des pêcheurs américains, elles produisent chaque année près de \$7,000,000? Les pêcheries d'Ontario ont obtenu l'exemption et elles ne rapportent guère plus de la modique somme de \$300,000, et coûtent environ \$19,000 par année au pays, tandis que les pêcheries de la Nou-

velle-Ecosse, livrées aux Américains qui les détruisent, rendent près de \$7,000,000 n'entraînant qu'une dépense de \$17,000 pour protection. Prétendre que les provinces maritimes doivent protéger leurs pêcheries à leurs frais, c'est avancer une chose dont il n'a jamais été question lors de l'établissement de la Confédération. Je vois devant moi, sur les bancs du trésor, quatre honorables députés des provinces maritimes qui ont pris une part active, dans leurs provinces respectives, à l'établissement de la Confédération. Je leur demande si, à l'époque, les adversaires les plus acharnés du projet s'attendaient à un semblable résultat.

Tous les membres de cette Chambre doivent se rappeler combien il était impopulaire dans la Nouvelle-Ecosse, quoique personne à cette époque n'ait pu prévoir l'effet qu'il aurait sur les pêcheries. Son impopularité était si grande qu'à l'élection suivante l'honorable député de Cumberland est le seul de ses partisans qui ait pu échapper à la défaite pour venir ici en faire le récit. En vertu de l'acte d'Union, les dépenses pour les améliorations de notre port et les phares sont imputables au gouvernement fédéral, et cependant nous avons entendu l'honorable premier ministre déclarer que les frais de leur entretien donnaient à ce parlement un droit à l'indemnité des pêcheries. Il a dit que des sommes considérables avaient été dépensées pour ces services; la chose peut se faire, mais je ne vois pas là une compensation pour les provinces affectées par le traité. En consultant les dernières estimations soumises à cette Chambre, je constate que, tandis qu'Ontario reçoit \$59,850 pour les ports et les brise-lames, on n'accorde que \$21,770 à la Nouvelle-Ecosse, soit un tiers de la subvention d'Ontario.

SIR JOHN A. MACDONALD: J'ai parlé des provinces maritimes en général.

M. McISAAC: Cela ne donne que plus de force à mes arguments. La même injustice a été répétée dans les autres provinces d'en-bas. Le Nouveau-Brunswick reçoit \$21,000, et l'île du Prince-Edouard \$9,900, juste un peu plus que le représentant de cette île dans le cabinet. Ontario, qui est si favorisé sous le rapport de ses pêcheries, reçoit pour les améliorations de la navigation plus que toutes les provinces maritimes, a, comme je l'ai signalé, trois fois autant que la Nouvelle-

Ecosse. Je ferai remarquer aussi que les ports et les jetées de la Nouvelle-Ecosse, qui ont une si grande importance au point de vue de la sûreté et de la commodité de nos pêcheurs et navigateurs, dans leurs dangereuses escales, n'ont jamais été, depuis dix ans, dans un état aussi déplorable que durant les quinze derniers mois. Les travaux d'utilité qui ont été commencés, il y a deux ans, sont suspendus ou abandonnés. Les jetées et les brise-lames qui avaient été commencés et qui ont été endommagés par les derniers orages, sont abandonnés à la destruction, alors que la dépense bien entendue de quelques milliers de dollars éviterait des pertes de plusieurs fois dix mille dollars, et ferait bénéficier d'avantages considérables toutes les personnes intéressées dans la navigation des côtes. On peut trouver, dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, des exemples des faits que j'avance; ils ont été signalés au gouvernement avec franchise et exactitude, soit par des pétitions, soit par des représentations verbales, et la réponse la plus encourageante qu'on ait reçu est qu'ils étaient sous la considération des autorités.

On pourra voir dans les estimations, que cette année un vote de \$2,491,400 est demandé pour les canaux du Canada; sur cette somme \$17,400 sont affectés au canal Saint-Pierre, le seul canal des provinces maritimes. L'année dernière on a voté un crédit de \$4,032,000 pour le même objet, sur lequel \$90,000 ont été consacrées au canal du lac Saint-Pierre. On ne craint pas de dépenser ainsi de l'argent sur les canaux, parce qu'on sait qu'ils contribueront largement au développement du trafic et du commerce des anciennes provinces. Je ne parlerai pas des millions et des millions qui se dépensent dans le Nord-Ouest et de l'autre côté des Montagnes-Rocheuses, pour construire un chemin aux bénéfices duquel ne participeront jamais les provinces de l'Est. Je dirai simplement qu'il est établi que la construction et la mise en opération du chemin coûteront plus de cent cinquante millions de dollars, au paiement desquels, selon le mode ordinaire de perception, la Nouvelle-Ecosse contribuera plus en proportion que toutes les autres provinces, comme du reste elle est obligée de le faire pour tous les autres travaux publics. J'entends quelques honorables députés dire que tel n'est pas le

cas, mais je maintiens mon affirmation et avant de reprendre mon siège je l'appuierai d'affirmations qui seront acceptées des deux côtés de la Chambre.

Comme chacun le sait, le traité de Washington n'a pas été négocié pour le règlement de la question des pêcheries ; il a été ouvert en premier lieu pour traiter l'affaire de l'*Alabama*. Mais, d'après le discours prononcé en 1872 par l'honorable premier ministre, dont j'ai déjà cité un passage, le règlement de la question principale aurait été difficile, si non impossible, si les autres questions, menaçant d'altérer les bonnes relations existant entre l'Angleterre et les Etats-Unis, au nombre desquelles se trouvait celle des pêcheries, n'avaient été décidées. Le règlement de la question de l'*Alabama*, a-t-il dit, était d'une importance plus grande pour le Canada que pour l'Angleterre elle-même, et c'est pour cela qu'il a demandé à la Chambre de donner son appui à la loi qu'il présentait. Aujourd'hui la question de l'*Alabama* est décidée avec plus d'avantages pour le Canada que pour l'Angleterre, et le règlement a été rendu praticable aux dépens des provinces plus particulièrement intéressées dans les pêcheries.

Il n'est donc rien de plus juste et de plus naturel que la compensation soit accordée à ceux qui ont fait le sacrifice. Qu'il me soit permis d'attirer l'attention de la Chambre sur le règlement de la question de l'*Alabama*. Chacun sait que les arbitres de Genève ont accordé \$15,500,000 au gouvernement des Etats-Unis pour damages causés par l'*Alabama* et d'autres navires qui n'avaient pas été retenus dans les ports anglais ; l'Angleterre a opéré ce paiement. Cette somme appartenait au gouvernement américain au même titre que l'indemnité des pêcheries était la propriété du gouvernement anglais. En un mot ces deux sommes appartenaient légalement aux gouvernements qui les avaient reçues. Qu'a fait le gouvernement des Etats-Unis ? Au lieu de verser dans le trésor le montant qui lui était alloué, il l'a distribué aux personnes qui avaient eu à souffrir des actes dont ils s'étaient plaints. L'Angleterre aussi aurait pu placer au trésor impérial les \$5,500,000, mais elle ne l'a pas fait ; ce gouvernement pourrait donc suivre cet exemple sans se compromettre. J'ai entendu quelques personnes, en dehors de

cette Chambre, prétendre qu'un si grand nombre de députés des provinces maritimes ayant voté en faveur du traité de 1872, ces provinces s'étaient par là même désistées de leurs droits à la réclamation qu'elles présentent actuellement. J'admets qu'il n'est pas arrivé à ma connaissance qu'aucun des députés de la Nouvelle-Ecosse ait demandé une compensation pécuniaire pour les provinces qui se trouvaient affectées par le traité, mais je crois que tous ont distinctement compris qu'elle leur serait accordée, et c'est pour cela qu'ils ont donné leur appui au projet de loi. La réponse faite par l'honorable chef du gouvernement, avant l'adoption finale du bill, à la question posée devant la Chambre par le lieutenant-gouverneur actuel de la province de Québec, demandant quelle garantie le gouvernement fournirait relativement à la compensation, ne doit laisser aucun doute dans l'esprit des honorables députés. Il a répondu que la compensation pécuniaire devait être sanctionnée par un acte du parlement et que le gouvernement ne pouvait fournir aucune garantie relativement à son emploi. Cela montre qu'à cette époque le chef du gouvernement lui-même considérait que cet argent ne faisait pas partie du revenu ordinaire, mais appartenait au casuel et devait être employé d'une façon spéciale. L'honorable ministre des finances n'a pas attendu un vote du parlement, il semble, d'après ses propres déclarations, que c'est le premier argent qu'il ait encaissé en entrant en charge. Je dois ajouter aussi que, durant la dernière campagne électorale, cette compensation pécuniaire a été promise aux électeurs de la Nouvelle-Ecosse. Mon honorable ami qui représente le comté de Guysborough, a eu la franchise de faire la déclaration suivante à la dernière session. Il a dit avoir déclaré à ses commettants que puisque nous avions reçu une indemnité de cinq millions et demi, les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse auraient leur part, et que le gouvernement emploierait cet argent sagement et judicieusement, soit en construisant des brise-lames, soit en entreprenant d'autres travaux. Dans la même occasion il a dit que le gouvernement qui avait protégé les pêcheries dans le cours des années précédentes suivrait à l'avenir la même ligne de conduite et que lorsque les estimations seraient soumises, il monterait qu'il était disposé à rendre justice

aux provinces maritimes. Il m'est impossible de découvrir le surcroît de protection que les pêcheurs ont reçu depuis lors. Ils est vrai, toutefois, que grâce à l'influence que l'honorable député possède sur le gouvernement, il a été adopté, à la dernière session, un ordre du conseil limitant le temps de la pêche du homard. C'est là sans doute la protection qu'il avait promise. S'il en est ainsi, et si nous devons ajouter foi aux pétitions présentées dernièrement à la législature de la Nouvelle-Ecosse, nous devons conclure que le fameux ordre du conseil ne protégeait que les homards et que probablement, en le faisant adopter, le député de Guysborough réduisait les pêcheurs à la misère. Si nous consultons les estimations qui ont été soumises depuis que cette promesse a été faite, nous ne pouvons pas admettre qu'une forte partie de l'indemnité ou une somme d'argent quelque peu considérable aient été consacrées à la construction de brise-lames dans la Nouvelle-Ecosse.

Sur les \$21,000 affectées, dans les estimations de cette année, aux havres et brise-lames de la Nouvelle-Ecosse, je vois que l'honorable monsieur a \$5,000 pour un cimetière dans son comté, ce qui, cependant, peut le satisfaire. Quelques honorables membres me crient qu'il n'est pas question ici de cimetière. Je réponds que oui et je les renvoie à la page 50 des estimations. Ce peut être une erreur, et j'avoue moi-même avoir été surpris en voyant la chose; mais si l'on songe au dénuement où se trouvent nombre de commettants de l'honorable monsieur, le crédit sera jugé, je pense, fort approprié. L'honorable député dit qu'il n'en est pas ainsi, que ses électeurs se nourrissent bien. Je l'espère. Néanmoins, il y a à peine quelques jours que l'on m'a dit que le gouvernement avait envoyé 350 quarts de farine de blé-d'Inde à ces pauvres gens, qui devaient en rembourser le prix en travaillant à des constructions publiques. Je suis heureux d'apprendre qu'on a ainsi allégé leur misère, bien qu'ils aient à payer fort cher cette faveur. On prétend que cette farine a été achetée à raison de \$3.50 le quart, ce qui fait un total de \$1,225. Sur ce montant, les droits imposés par les honorables membres de la droite sont de \$140, à raison de 40 centins par quart; cette imposition forme partie du grand système de la protection qui, on le voit, a eu pour effet de donner

aux pauvres pêcheurs 350 quarts de farine de blé-d'Inde seulement pour \$1,225, lorsqu'ils auraient pu en avoir 45 barils de plus pour la même somme, n'eût été la taxe de 40 centins par quart. L'an dernier, quand ce droit cruel fut imposé, on prétendit que la farine de blé-d'Inde ne servait qu'à nourrir le bétail et que le pauvre homme ne serait pas atteint, mais après que la misère se fit répandre dans la Nouvelle-Ecosse, on ne trouva rien de mieux à donner que cette nourriture destinée au bétail.

SIR JOHN A. MACDONALD: Ce devrait être de la farine d'avoine.

M. McISAAC: Ce serait du moins là des aliments humains, et je suis bien aise de voir que l'honorable monsieur a gardé le souvenir de leurs vertus supérieures, bien que lui et ses amis les considèrent trop précieux pour apaiser la faim des indigents de la Nouvelle-Ecosse.

On pourrait me demander sur quelle base je proposerais de partager les \$4,500,000 entre les provinces qui prétendent y avoir droit. La chose me semble facile. Que l'on divise l'argent d'après la valeur du rendement des pêcheries des provinces intéressées, eu égard, en même temps, au nombre de bateaux, vaisseaux, appareils de pêche et autres capitaux engagés dans cette exploitation. D'après ce calcul, la part de la Nouvelle-Ecosse ne serait pas moins de \$2,000,000, dont l'intérêt, à 5 pour cent, donnerait \$100,000 par année. Deux ou trois honorables députés de l'Île du Prince-Edouard semblent attacher une grande importance à deux considérations spéciales, outre les arguments qu'ils font valoir avec les autres provinces. Ainsi, ils prétendent, en premier lieu, que l'Île du Prince-Edouard ne formait pas partie de l'Union lorsque le traité fut mis en vigueur, et, en second lieu, que la politique nationale ne lui convient pas, mais profite à d'autres parties du Canada et qu'en conséquence leur province a droit à une compensation. Je crois que ces raisons particulières s'appliquent également à la Nouvelle-Ecosse, qui n'est pas entrée de bon gré dans la Confédération, comme l'honorable député de Cumberland doit s'en rappeler.

En ce qui a trait aux résultats de la politique nationale dans la Nouvelle-Ecosse, je signalerai l'émigration incessante de sa population, non dans d'autres parties du Canada, mais vers les Etats-Unis. Je

n'aurais pas abordé ce point si les honorables députés de l'Île du Prince-Edouard ne l'avaient eux-mêmes discuté avant moi. L'honorable ministre des finances, en demandant l'autre jour d'ajourner les débats, alléguait pour raison que le gouvernement était à préparer des documents qui devaient être soumis avant de discuter davantage la question. Or le débat est repris, et les documents ne nous sont pas encore arrivés. Il a cependant déclaré ce soir que l'adresse de la législature de la Nouvelle-Ecosse concernant cette question et l'état financier de cette province nous seraient présentés avant la clôture de ce débat. Cette déclaration va me permettre de faire quelques remarques sur cette adresse que j'ai lue dans les journaux et qui demande entre autres choses le renouvellement de la subvention à la Nouvelle-Ecosse. J'espère que le gouvernement prendra cette affaire en considération, et jugera à propos de renouveler la subvention. On pourrait ici me dire que ce n'est pas le temps de faire une demande semblable et qu'on aurait dû agiter la question lorsque le terme de la subvention était sur le point d'expirer.

A cela, je répondrais que la requête a été faite à cette époque même au gouvernement du jour par ses amis de la Nouvelle-Ecosse en cette Chambre et par le précédent ministère. Malheureusement, on n'a pas réussi. La requête nous a cependant fourni des renseignements fort importants sur la Nouvelle-Ecosse et ce fut là, du moins, l'un de ses bons effets. Ainsi, l'ex-ministre des finances (M. Cartwright) a fait la déclaration suivante, en réponse à la demande qui lui fut faite de continuer la subvention de \$82,000. "De plus, dit-il, le calcul de la taxe *per capita* payée par la population de la Nouvelle-Ecosse semble prouver d'une manière concluante que, dans ce cas, elle aurait probablement à verser plus d'argent dans le trésor public du Canada qu'elle n'en pourrait recevoir."

L'honorable ministre voulait dire que l'octroi d'une subvention additionnelle à la Nouvelle-Ecosse impliquait des dons semblables aux autres provinces.

Voilà qui prouve, d'après, M. Cartwright du moins, que la population de la Nouvelle-Ecosse paie plus par tête que celle des autres provinces. Sir John Rose, ministre des finances, dans le gouvernement du très-honorable monsieur en

1869, confirma les réclamations ci-dessus.

Il dit en effet dans son rapport du cas tel que soumis par messieurs Howe et McLellan demandant des *better terms* :

"Le soussigné comprend la force des arguments qui ont été développés verbalement, c'est-à-dire, que les petites provinces, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick occupent à certains égards une position inférieure à celle des grandes provinces—que les ressources de la Nouvelle-Ecosse sont comparativement peu développées—que le coût du maintien de son gouvernement local doit être nécessairement plus élevé *per capita*—que le commerce de charbon, d'où elle tire une grande partie de son revenu, est dans un état de dépression extraordinaire, et que le caractère physique du pays lui fait encourir de plus grandes dépenses que les autres provinces pour s'assurer les moyens nécessaires de communication."

Il conclut ainsi son rapport : "Le soussigné ajoutera en terminant qu'il a soigneusement analysé le tableau estimatif des dépenses locales de la Nouvelle-Ecosse pour les années 1868-69 de concert avec les messieurs qui représentaient les provinces, et il croit que, si l'on mettait à effet les arrangements projetés, la Nouvelle-Ecosse aurait le moyen de pourvoir aux services que lui impose l'acte d'union, pourvu que ces services se fassent sur une base modérée et efficace en même temps. Si, au contraire, la province doit s'en tenir aux termes actuels de l'acte d'union, il faudra en venir à la taxe directe pour combler le déficit."

Ces hautes autorités financières, représentant les deux grands partis politiques du Canada, nous disent donc clairement que d'après les termes de la Confédération, la Nouvelle-Ecosse occupe la position la plus désavantageuse. Il est aussi possible que convenable de lui rendre justice aujourd'hui encore. On nous dit souvent à la Nouvelle-Ecosse que les membres à la gauche de cette Chambre se sont opposés aux *better terms* en 1869 et qu'ils seront toujours hostiles à cette province. S'ils se sont opposés aux *better terms*, j'espère qu'ils ne s'opposeront pas à la subvention, et quand même ils le feraient, le gouvernement est assez fort pour nous rendre justice. Je ne devrais, cependant, pas dire que les messieurs de la gauche en 1869 se sont opposés aux

better terms parce que la Nouvelle-Ecosse n'y avait pas droit ; ils désapprouvaient seulement la manière dont la chose devait être faite. En cette circonstance l'honorable député de Cumberland, si ma mémoire est fidèle, fut le seul à prétendre que les réclamations de sa province n'étaient pas justes ; il déclara qu'il ne voulait pas demander une subvention additionnelle en faveur de la Nouvelle-Ecosse parce qu'elle y avait droit, mais il basait sa demande sur l'interprétation légale de l'acte d'union. L'opposition d'alors combattit aussi l'adoption du traité de Washington, et si la Nouvelle-Ecosse ne reçoit pas sa part de ce qui a été accordé au Canada, les adversaires de cette mesure devraient être considérés comme les amis de cette province. Le gouvernement et ses amis s'attribuent toujours le mérite de la subvention additionnelle de \$82,000 à la Nouvelle-Ecosse ; ils ne devraient donc pas en perdre le crédit s'il leur en revient autant. La somme de \$82,000 s'éleva durant la période de dix années à la somme de \$820,000 payée à la Nouvelle-Ecosse par le trésor public. Or, l'intérêt que produirait la part de la Nouvelle-Ecosse des \$4,500,000 provenant du traité de Washington, serait au moins de \$100,000, ce qui en dix ans ferait \$1,000,000. Si les honorables messieurs de la droite croient cette proportion juste, ils présentent lorsqu'ils s'attribuent du mérite pour leur action de 1869 le spectacle nouveau d'hommes qui posent comme bienfaiteurs de la province en lui donnant \$820,000 en dix ans, et en lui enlevant \$1,000,000 dans la même période, outre \$100,000 chaque année par la suite.

En 1869, lorsque les *better terms* furent conclus, l'abandon des pêcheries n'avait pas été prévu et n'entraînait pas en conséquence dans les calculs. Il est clair que si les \$4,500,000 sont versés dans le trésor du Canada, la Nouvelle-Ecosse aura remboursé en moins de dix ans le montant de \$82,000 qu'elle aura reçues, et qui après cela osera qualifier de *better terms* pour cette province les arrangements de 1869. Aussi j'espère que les deux côtés de la Chambre s'uniront généreusement pour placer la Nouvelle-Ecosse au rang financier des autres provinces. Les principales raisons invoquées pour obtenir des *better terms* en 1869 étaient celles-ci : 1o. que la Nouvelle-Ecosse importait par tête plus de marchandises imposables qu'au-

cune des autres provinces ; 2o. que son tarif était augmenté, et par suite, ses taxes — comme on le sait, le tarif était alors de 15 pour cent, et l'on avait promis qu'il ne serait pas élevé davantage— ; 3o. que le montant annuel dont disposait la province à l'époque de l'union était de \$200,000 au moins pour les services locaux. Ces raisons ont autant de force aujourd'hui qu'elles en avaient en 1869. Pour mieux apprécier la condition financière de la province, j'en référerai à l'adresse que l'honorable ministre de finances a déposée sur le bureau. Puisque la somme de \$82,000 a été accordée à la Nouvelle-Ecosse durant 10 ans comme mesure de justice, sous un tarif de 15 pour cent, maintenant que ce tarif est doublé, la subvention devrait être doublée, mais je ne voudrais pas l'exiger. Que l'on nous accorde \$100,000 non pas durant quelques années, mais pour toujours. Cette somme ajoutée à l'intérêt de notre part des \$4,500,000 que j'estime au chiffre raisonnable de \$ 00,000 en plus, donnerait à la Nouvelle-Ecosse une subvention additionnelle de \$200,000. Naturellement ce montant ne devrait pas être limité à une durée de 5 ou 10 années, mais il faudrait qu'il constituât une annuité perpétuelle. Rien moins que cela ne nous rendrait justice. J'espère donc que le gouvernement et la Chambre examineront pleinement et impartialement la question, puis décideront d'ajouter à perpétuité \$200,000 à la subvention de la Nouvelle-Ecosse.

M. OGDEN : Il semble étrange que depuis quelques jours certains honorables messieurs de la gauche aient fait de moi et du comté que je représente, le point de mire de leurs attaques. L'an dernier j'ai fait quelques observations, car, comme je siégeais ici pour la première fois, j'avais cru devoir dire quelques mots. Je ne suis pas resté ici cinq ans sans ouvrir la bouche à l'exemple de quelques députés de la gauche, et j'ai voulu démontrer à mes commettants que j'appuyais en parlement les mêmes principes que j'avais prononcés sur les hustings. En effet, je me suis servi ici des mêmes expressions dont j'avais fait usage le jour de la mise en nomination des candidats. J'ai dit que je croyais que nous avions droit à notre part du montant accordé pour nos pêcheries par le traité de Washington et que les pêcheurs devaient avoir une part de cette

somme qui nous venait de la mer. D'autre part, j'ai affirmé le jour de la présentation des candidats, que j'avais pleine confiance en sir John A. Macdonald et en son parti dont je désirais l'avènement au pouvoir, croyant qu'il traiterait les pêcheurs avec justice et générosité. Ces opinions, je les ai également exprimées l'an dernier dans cette Chambre. En outre, je me suis engagé à supporter la politique nationale. J'ai lu devant les électeurs les résolutions de sir John A. Macdonald, et je leur ai donné l'interprétation que je croyais juste.

J'ai déclaré être prêt à voter une taxe de 50 centins sur chaque quart de farine de blé et sur chaque quart de blé-d'Inde, pourvu que nous recevions une égale protection sur chaque tonne de charbon importée dans ce pays et que nous ayions une réduction de droits sur le thé, la mélasse et autres nécessités de la vie. Cela était équitable ; et le peuple convaincu que je remplirais mes promesses m'élut pour le représenter. Je ne suis pas venu ici à la façon des honorables députés d'Antigonish et de Shelburne. L'honorable député de Charlotte (M. Gillmor) m'a lancé un trait hier soir, en parlant des pêcheurs qui mourraient de faim dans Guysborough.

D'un autre côté, l'honorable député de Shelburne (M. Robertson) a fait allusion à moi, il y a quelques jours, en donnant avis de plusieurs interpellations relatives aux affaires de mon comté. Evidemment l'honorable monsieur se préoccupe beaucoup de tout ce qui se passe à tous les endroits de la Nouvelle-Ecosse ; je remarque même qu'il prend sous son égide protectrice les provinces du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard. Il y a quelque temps, il fit une excursion sur les lacs des provinces supérieures pour s'informer combien il y avait de remorqueurs, combien il avait été importé de charbon pour leur usage spécial et quel en était le prix par tonne. En consultant les ordres du jour, je constate que le nom de l'honorable député de Durham-Ouest (monsieur Blake) y apparaît treize fois ; celui de l'honorable député de Lambton (monsieur Mackenzie) six fois ; celui de l'honorable député de Victoria (sir John A. Macdonald) huit fois ; celui de l'administrateur des finances dix fois ; celui de l'honorable député de Middlesex-Ouest, dix fois ; celui de l'honorable député de

Northumberland-Est (monsieur Cockburn) huit fois ; et celui de l'honorable député de Northumberland (monsieur Keeler) quatre fois. Plusieurs autres membres ont aussi fait des motions, ce qui constitue une moyenne de quatre par membre, tandis que le nom de l'honorable député de Shelburne (monsieur Robertson) l'un des plus jeunes membres de la Chambre, apparaît vingt-cinq fois, c'est-à-dire que le nombre de ses motions dépasse de beaucoup le nombre de celles faites collectivement par l'honorable premier ministre et le chef de l'opposition. Je proposerai donc que le gouvernement change la routine et qu'il consacre un jour par semaine au profit de l'honorable député de Shelburne, car autrement nous n'en finirons pas avant le 1er de juin si ses interpellations se multiplient à l'avenir aussi rapidement que par le passé.

En ce qui concerne les pêcheurs du comté de Guysborough, je ne pense pas qu'ils sachent gré à l'honorable monsieur d'avoir parlé d'eux comme il l'a fait. J'ai été fâché d'entendre dire ici que les gens de ce comté se mourraient de faim. Tel n'est pas le cas. Il est vrai que la pêche du maquereau et d'autres poissons a manqué l'an, dernier, ce qui n'a pas eu lieu depuis 1868, et il a pu en conséquence y avoir quelques cas de misère. En ce qui concerne l'assistance qu'a donnée le gouvernement aux pêcheurs, je pense que les ministres sauront parfaitement expliquer la chose. Lorsque je fus informé que certaines gens étaient plongés dans la détresse en quelques endroits et ne pouvaient avoir de secours, c'est-à-dire là où aucuns travaux publics ne se poursuivaient, je n'inscrivis pas une interpellation sur les ordres du jour pour pouvoir dire que notre indemnité était trop élevée, que nous recevions le double de ce à quoi nous avions le droit, mais je retirai de ma bourse un quart de cette indemnité pour acheter des provisions et les envoyer aux nécessiteux de mon comté, et aussi longtemps que j'aurai l'honneur de représenter ce comté, la population, j'espère ne mourra pas de faim.

L'honorable député de Shelburne commet une grosse impertinence en se mêlant des affaires des comtés des autres membres. Je serais aussi impertinent que lui si j'allais dire par exemple au ministre de l'agriculture : " Voulez-vous me fournir un état du nombre de cochons pris dans un

asile d'aliénés de la Nouvelle-Ecosse et expédiés par le député de Shelburne dans son comté, propageant ainsi une race de pourceaux lunatiques vendus aux cultivateurs à raison de \$2 la pièce."

En ce qui concerne l'amendement proposé par le très-honorable premier ministre, je ne puis l'appuyer. Il peut être juste au point de vue constitutionnel, mais en justice, je crois que nous avons le droit à une part de l'arbitrage et nous devrions l'avoir. Nous avons grand besoin d'argent pour notre province qui est sur le bord de la ruine.

Si les honorables messieurs de l'opposition des provinces maritimes avaient mieux discuté la question, ils auraient pu éveiller les sympathies des députés d'Ontario et les induire à voter avec nous. Mais il semble que leurs discours ne soient pas complets sans une attaque dirigée contre l'honorable ministre des chemins de fer ou contre moi-même. Je suis heureux cependant d'être en aussi bonne compagnie et prêt à appuyer l'honorable ministre en tout ce qui est juste ; je ne sais pas même si je ne lui pardonnerais pas, bien qu'il pût n'être pas tout à fait sans reproche, parce que notre cause ne serait pas mieux entre les mains de nos adversaires et, que j'ai grande confiance dans l'habileté de cet honorable monsieur. J'espère que nous obtiendrons notre part de l'arbitrage ; et je m'opposerais à ce que le montant fut distribué aux gouvernements locaux pour être dépensé dans chaque province, parce que, selon moi, on devrait en disposer pour l'avantage des pêcheurs. Il faut que cette classe soit protégée, et si le gouvernement refusait de le faire, après en avoir été requis, je serais le premier à voter contre lui. On n'entend jamais parler de meurtres, de vols ou d'autres crimes par ces hardis travailleurs, et lorsque la faim, voire même la mort les regardent en face, vous les trouvez toujours honnêtes et fidèles, prêts à sacrifier leur vie pour alléger les souffrances de leurs concitoyens.

M. BRECKEN : Je regrette de voir la légèreté avec laquelle quelques honorables députés ont traité cette importante question. De fait, on a parlé de charbon, de brise-lames, d'estimations, de *better terms*, et même d'animaux qui se nourrissent de glands.

La question soumise à la Chambre est celle-ci : Les provinces maritimes ont-elles

oui ou non le droit de demander leur part de la somme qui a été payée par les Etats-Unis, pour les concessions que leur a faites le traité de Washington ? Je regrette beaucoup de n'avoir pas été présent, lorsque le très-honorable premier a développé le point constitutionnel de la question ; car, bien que je ne le connaisse que depuis peu de temps, sa réputation est telle que je suis convaincu, qu'il y a profit à l'entendre parler sur les questions constitutionnelles. Sans savoir ce que le très-honorable chef du gouvernement a pu dire, je crois devoir soupçonner son genre d'argumentation.

Je ne suis pas prêt à dire que suivant le droit international, les pêcheries, d'où les Américains étaient exclus avant le traité de Washington, appartenaient à la province ; mais je demande, si abstraction faite des strictes principes de la loi, nous n'avons pas droit en justice à ce que nous réclamons.

Le premier est un grand homme de talent, il possède un cœur large et généreux et un esprit bien cultivé, et, lorsqu'il descendra dans la tombe, si l'on tenait une enquête et qu'on lui examinât le cœur, nous y verrions, je crois, les mots suivants gravés distinctement : " Le Canada et son avancement. Que Dieu le bénisse. " Je le prie donc de m'écouter et bien qu'il soit avocat, il doit se rappeler que la loi et la justice sont deux choses souvent différentes. Je n'implore pas la pitié, je ne demande pas non plus du pain ; je réclame simplement pour ma province ce qui, je crois, lui appartient. Le traité de Washington fut conclu en 1871, et à cette époque, l'île du Prince-Edouard ne formait pas partie de la Confédération canadienne. Il est malheureux que cette province soit entrée dans l'union. Cependant je suis assez loyal pour croire que la politique de la Confédération nous rapproche davantage de la mère-patrie et que tout Canadien doit l'appuyer. On nous a assuré que si elle entrait dans la Confédération, notre petite île en recevrait de grands avantages et qu'elle ne manquerait de rien. J'aimerais à savoir l'intérêt que le reste du Canada possède dans nos pêcheries ? En supposant que ces pêcheries seraient exploitées davantage, est-ce que la province d'Ontario, ou les provinces de l'Ouest en bénéficieraient, et si elles étaient détruites, ces mêmes provinces

devraient-elles en souffrir ? Le très-honorable chef du gouvernement nous dit que les pêcheries appartiennent au Canada. Il peut avoir raison au point de vue de la forme, mais il a tort au point de vue pratique. M. Fish, secrétaire d'Etat des Etats-Unis, adressait à sir Edward Thornton, ambassadeur anglais à Washington, le jour même que le traité de Washington fut signé, une dépêche demandant que les citoyens des Etats-Unis eussent la liberté de pêcher dans les eaux territoriales de Sa Majesté britannique sur les côtes du Canada, de l'île du Prince-Edouard et de Terre-Neuve durant les saisons de 1871 et 1872. J'étais procureur-général de l'île à cette époque, et en accédant à la demande de M. Fish, nous avons joué une carte d'atout. En effet, nous avons toujours considéré, qu'en revendiquant la propriété de ces pêcheries, nous étions en mesure de traiter avec les Américains, et nous avons quelque chose à leur offrir en échange de la réciprocité du commerce. D'autre part, nous connaissions les difficultés de la mère-patrie avec les Etats-Unis—je veux parler des réclamations de l'*Alabama*—et nous avons préféré sacrifier nos intérêts, plutôt que de provoquer un différend entre l'Angleterre et les Etats-Unis. Pour mieux prouver ce que je n'invente rien, mais que j'expose ce que le gouvernement de l'île du Prince-Edouard croyait être sa véritable position, je vais lire les minutes du conseil du gouvernement de l'île en date du 17 juillet 1871. Le comité du conseil, après avoir signalé la dépêche du 17 juin 1871, adressée par le comte de Kimberley, alors secrétaire d'Etat pour les colonies, au lieutenant-gouverneur Robinson qui administrait en ce temps-là le gouvernement de l'île—dépêche dans laquelle on pressait le gouvernement de l'île de suivre la même ligne de conduite qu'en 1874 pour les raisons exposées, dans une dépêche, portant la même date, et adressée par le comte de Kimberley à lord Lisgar et d'accéder à la demande des Etats-Unis, afin de permettre aux Américains de jouir provisoirement durant la saison des privilèges que leur accordait le traité—expose ce qui suit :

“ Nous exposons respectueusement que l'île du Prince-Edouard est la province la plus fertile et la plus productive de l'Amérique Britannique du Nord en égard à son étendue ; que les

débouchés naturels de ses produits se trouvent aux Etats-Unis, comme il l'a été prouvé par la mise en force du traité de réciprocité de 1854 ; que les pêcheries de l'île sont les meilleures et les plus riches de l'Amérique, et sont fort appréciées par les pêcheurs américains ; que les différents gouvernements et législatures de cette colonie ont toujours espéré que ces pêcheries contribueraient beaucoup à lui assurer les avantages d'un autre traité de réciprocité ou d'autres concessions fiscales qui permettraient l'entrée en franchise des produits de nos cultivateurs qui représentent la majorité de notre population, ce qui aurait facilité l'avancement de l'île ; que par le traité en question, l'on demande à la population de l'île d'abandonner aux citoyens des Etats-Unis, sans recevoir en retour le juste équivalent que l'on avait cru pouvoir obtenir.

Les minutes du conseil ajoutent :

“ Que l'abandon par les Etats-Unis du droit de pêcher jusqu'au 39^{me} degré de latitude n'a comparativement aucune valeur pour la population de l'île ; et comme les Etats-Unis prétendent que les privilèges accordés aux citoyens américains par l'article 18 de ce traité n'ont pas plus de valeur que ceux concédés par les articles 19 et 20 aux sujets de Sa Majesté britannique, la compensation pécuniaire donnée à l'île serait, en conséquence, insignifiante. Le comité du conseil expose de plus qu'une convention commerciale avec les Etats-Unis en retour des privilèges de pêche aurait été très acceptable, mais les hauts commissaires royaux n'ayant pu induire le gouvernement américain à modifier sa politique commerciale, la population de l'île, qui est très loyale et très attachée aux institutions britanniques, ne voulait mettre aucun obstacle au règlement du différend entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, et était prête à accepter toute compensation pécuniaire raisonnable en sus des privilèges comme équivalent ; mais le traité ne lui garantissait rien de la sorte.”

On ne saurait prétendre que nous ne comprenons pas le sens du mot “assez,” le *Globe* de Toronto a déjà dit que cela voulait dire “un peu plus.” Avant d'entrer dans la Confédération, nous croyions que les pêcheries nous appartenaient pratiquement, et que si les Américains étaient admis à pêcher en deçà de la limite des 3 milles, nous recevions une compensation. En lisant les résolutions du très-honorable monsieur, je vois qu'il parle de la protection des pêcheries. Mais que vaut cet argument ? Si le traité de Washington n'eût pas été conclu, le gouvernement du Canada aurait été tenu de protéger ces pêcheries. Nos voisins ayant si souvent gagné la partie avec nous, on ne s'attendait guère à recevoir quelque compensation pour les privilèges que nous devons leur accorder, et cela explique probablement pourquoi on a si peu parlé

de notre droit à une part de l'arbitrage. En supposant que le montant eût été adjugé au Canada ou que l'arbitrage eût été différent, les pêcheries n'auraient-elles pas été protégées aux frais du trésor public? En supposant d'autre part, que le Canada occidental eût à subir une autre invasion fénienne, la province de l'Île du Prince-Edouard n'aurait-elle pas été obligée avec les autres, de contribuer à la défense du pays? La protection des pêcheries est au nombre des devoirs et des responsabilités qu'a assumés le Canada à l'époque de la Confédération, c'est-à-dire alors que l'on ne s'attendait pas à recevoir un seul centin des États-Unis, sous forme de compensation, pour l'abandon de nos privilèges de pêche.

J'opposerai une autre réponse à l'argument de mon très-honorable ami. Supposant en effet qu'à l'expiration du traité de Washington, le gouvernement américain refuse de le renouveler et que nous revenions à l'ancien état de choses. Est-ce que dans ce cas les pêcheries ne devraient pas être également protégées aux dépens du pays? Et cette protection pour être efficace exigerait plus que le service d'un ou deux petits vapeurs comme le *Druil* et le *Newfield*; il faudrait une petite flotte pour que les pêcheurs canadiens profitassent de cette protection. Les dépenses en seraient nécessairement fort élevées, et j'imagine le mécontentement que cela créerait à Ontario et au Nord-Ouest où l'on ne s'occupe guère de nos pêcheries. Ce mécontentement deviendrait bientôt très vif et les représentants de l'Ouest s'opposeraient à dépenser leurs taxes pour protéger une industrie dans laquelle ils n'ont pratiquement aucun intérêt. Il est même probable qu'une pression serait exercée sur le gouvernement du jour, que la protection des pêcheries serait réduite à sa plus simple expression, et que les Américains pourraient pêcher librement dans nos eaux.

En parlant de la politique nationale, j'ai dit que l'Île du Prince-Edouard n'en avait pas autant profité que les autres parties du pays. Mes observations sur ce point ont été mal interprétées. J'en ai pas prétendu que nous avions droit à une part de l'indemnité des pêcheries parce que nous n'avions pas bénéficié de cette politique; j'ai simplement représenté que si nous avions quelques droits à ce partage, le fait que nous ne recueillions aucun bé-

néfice de la politique nationale, donnait plus de force à notre réclamation. Si nos prétentions sont justes, il ne faut pas que la règle de fer du droit international nous en enlève le bénéfice.

Tout ce qu'on dépense pour l'Île du Prince-Edouard produit de bons fruits. Nous ne jetons pas l'argent à la mer, ni dans les canaux; nous ne l'engloutissons pas non plus dans les écluses du Fort Francis, ni dans d'autres entreprises du même genre. J'espère que nous aurons justice du gouvernement, et alors nous serons tranquilles. On nous accuse de nous plaindre sans cesse. Il le faut bien, car, autrement, nous n'aurions rien. Je comprends très bien les difficultés que le gouvernement éprouve pour disposer de l'indemnité des pêcheries; mais je veux exposer avec autant de force que possible la position exceptionnelle de l'Île du Prince-Edouard. Songez à notre situation isolée, aux millions qui ont été dépensés sur le chemin de fer du Pacifique—millions irrémédiablement perdus et dont le pays ne retirera jamais aucun bénéfice. Si l'Île du Prince-Edouard devait recevoir 5 pour cent des sommes considérables qui ont été dépensées inutilement au Nord-Ouest, nous serions satisfaits et tranquilles durant au moins douze ans. Comme je l'ai déjà dit, les provinces maritimes ne s'opposent pas à la construction du chemin de fer du Pacifique qui lui paraît nécessaire au développement de l'Ouest, mais on semble peu comprendre les embarras financiers de l'Île du Prince-Edouard. Voyez par exemple comment se fait le service de nos malles à cette époque de l'année. Il y a déjà dix jours que je n'ai pas reçu de nouvelles de chez moi. L'honorable ministre des finances nous a dit que la politique des chemins de fer du gouvernement dirigerait vers le Nord-Ouest chaque année des centaines de milliers d'émigrants. Je crois que sa prédiction se réalisera; mais nous contribuerons nous aussi à amener ce résultat. L'Île du Prince-Edouard représente un quarantième de la population du Canada et plus que cela au point de vue de son importance. Que l'on nous accorde donc notre part des avantages que devrait nous assurer notre position supérieure. Je pourrais parler longtemps encore sur ce sujet, mais il ne serait pas sage de le faire. Aussi j'espère que le gouvernement pesera nos réclamations et

qu'il n'oubliera pas ce qu'il doit à cette petite île qui est la plus belle, la plus fertile et la plus populeuse du Canada eu égard à son étendue.

M. MUTTART : Je n'ai pas l'intention de faire un discours, mais simplement de dire que les réclamations de l'Île du Prince-Edouard qui demande une part de l'indemnité des pêcheries n'ont pas été abandonnées, nonobstant la décision du sous-comité du conseil privé. Je donne donc avis que je proposerai ce qui suit, lorsque la Chambre se formera en comité général :

“ Qu'après le mot : “ Confédération ” dans le dernier paragraphe de la résolution primitive, l'on ajoute ce qui suit :

“ Tout en admettant le principe que le préjudice causé aux pêcheries étant d'un caractère local, la compensation accordée devrait être distribuée parmi les différentes provinces, en proportion des dommages et des pertes subies, la Chambre est cependant d'avis que la province de l'Île du Prince-Edouard a droit à une part spéciale de l'indemnité des pêcheries pour les raisons suivantes :

1o. Qu'avant le 1er juillet 1873 le traité de Washington était en pleine vigueur relative-ment à l'Île du Prince-Edouard ;

2o. Qu'il n'y avait aucun abandon formel ou tacite des intérêts de l'Île en ce qui concernait l'indemnité des pêcheries à l'époque de son entrée dans la Confédération ;

3o. Que l'acte de l'Amérique Britannique du Nord ne s'applique pas au cas de la cession d'intérêts dans les pêcheries, et aux droits qu'avait l'Île de retirer l'argent provenant de cette vente avant la Confédération, et que cet acte n'autorise pas le gouvernement fédéral à s'approprier les produits de la vente des pêcheries de l'Île du Prince-Edouard pour les besoins généraux du Canada.”

M. ROBERTSON (Shelburne) : Après avoir entendu l'habile discours prononcé par l'honorable député d'Halifax (M. Richey) je n'ai pas l'intention de parler longtemps, ayant déjà exprimé mes vues sur les droits et privilèges qui appartiennent aux provinces maritimes. En outre, il m'est inutile, en ma qualité de représentant d'une circonscription de la Nouvelle-Écosse, d'argumenter en faveur du partage de l'indemnité entre ses provinces, à la suite du discours du très-honorable premier ministre. On pourrait invoquer de forts arguments à l'appui de notre cause, mais le chef du gouvernement possède assez de pouvoir et d'influence pour faire adopter tout amendement qu'il pourrait juger à propos de proposer, et enlever ainsi aux provinces maritimes toute chance d'obtenir leur part d'indemnité.

Je ne vois pas pourquoi l'honorable député de Guysborough (M. Ogden) m'a attaqué. Je n'ai certainement rien fait pour provoquer sa colère.

Ma position est bien différente de la sienne. Il est un chaud et enthousiaste partisan et ami des ministres actuels. Personne plus que l'honorable député de Guysborough ne fait la cour au gouvernement, ce qui lui fait obtenir des renseignements, que je ne possède pas. Cet honorable monsieur a cru devoir m'attaquer parce que j'avais présenté une pétition de son comté, et aussi parce que je m'étais prévalu de mes droits et privilèges de membre du parlement pour faire une interpellation au sujet de la distribution des deniers publics aux pêcheurs de la circonscription qu'il représente. La pétition dont il s'agit était signée par un grand nombre des électeurs de Guysborough Ouest, et les requérants désiraient tous qu'elle fut présentée par moi et non par cet honorable monsieur. Je puis ajouter qu'il fut passé à cette assemblée une résolution condamnant énergiquement la conduite de l'honorable monsieur en parlement.

M. OGDEN : L'honorable député voudrait-il dire qu'il a été passé une résolution à cet effet ?

M. ROBERTSON : Oui, et l'on fait actuellement signer une pétition demandant à l'honorable monsieur de résigner.

L'honorable député m'a aussi attaqué parce que j'avais demandé certains renseignements au gouvernement. Je n'ai pas à me justifier auprès de lui, mais de la population que je représente. Si je veux me renseigner sur les affaires publiques, le seul moyen qui m'est offert, c'est de faire une motion ou une interpellation en parlement ; autrement je risquerais d'échouer. Il y a quelque temps, j'ai demandé à l'honorable ministre des travaux publics copie d'un rapport se rattachant aux travaux publics de mon comté et que j'aurais pu avoir sans être obligé de faire une motion à cet effet ; mais je dus observer les formalités ordinaires. L'honorable monsieur nous a dit que la misère ne régnait pas parmi les pêcheurs du comté de Guysborough.

En réponse à cette affirmation, je le renverrai à son collègue qui représente le même comté à la législature locale. Bien plus, la misère qui sévit parmi ces pêcheurs est le résultat de la législation faite par le

gouvernement qu'appuie l'honorable monsieur dans son intérêt personnel, sans égards aux exigences du comté qu'il représente. Je pense que l'on aurait du aider aux pêcheurs de Guysborough sans leur imposer aucune condition, c'est-à-dire sans les obliger à rembourser dans un délai prescrit la somme qui leur fut accordée. Le Canada vient de souscrire généreusement \$100,000 en faveur de la population affamée de l'Irlande, et le télégraphe nous a informés l'autre jour que l'on avait appliqué une partie de ce crédit à l'achat de bateaux et de filets pour les pêcheurs de la côte occidentale de l'Île. Cependant, il n'a pas été stipulé que l'argent ainsi dépensé devrait être remboursé, et je ne verrais pas pourquoi le gouvernement, qui retire des sommes considérables des provinces maritimes, exigerait le remboursement du montant distribué parmi ces pêcheurs. Je pense que nous avons réellement droit à une part de l'indemnité. La province se trouve dans une position financière fort difficile, ce qui a forcé grand nombre de ses habitants à se réfugier aux Etats-Unis. Si le gouvernement nous refuse la part de l'indemnité à laquelle nous avons droit, il sera condamné, non-seulement par ses adversaires, mais par un bon nombre de ses plus zélés partisans.

M. MACDONALD (King, I. P.-E.) : Il me semble que l'un des principaux points à décider est celui-ci : à quelle époque le traité de Washington fut-il mis en vigueur pour ce qui concerne l'Île du Prince-Edouard ? On nous a répété mainte et mainte fois que c'était le 1er juillet 1873, et le rapport du comité du sous-conseil privé invoque ce fait comme la seule raison qui assimile la position de l'Île à celle des autres provinces. Est-il vrai que les clauses du traité concernant les pêcheries ne furent mises en vigueur que le 1er juillet 1873 ? L'article 33 du traité de Washington prescrit que la clause relative aux pêcheries serait mise en force aussitôt que les lois exigées seraient passées par les parties contractantes. La province de l'Île du Prince-Edouard a adopté la législation requise le 29 juillet 1872 et le congrès des Etats-Unis le 1er mars. Or, dans quel état nous trouvions-nous avant la passation de ce traité et des actes dont je viens de parler ? Si je comprends bien, un acte prend force de loi lorsqu'il a été adopté

par la Chambre, et lorsque le gouverneur ou le président lui a donné sa sanction. La date de la mise en vigueur peut, il est vrai, être indiquée dans l'acte, mais cela ne s'applique pas aux actes dont il s'agit. A cette époque l'Île du Prince-Edouard et les Etats-Unis étaient censés être deux parties contractantes, l'une avait vendu les droits achetés par l'autre. La section 5 de l'acte passé par le congrès américain le 1er mars 1873 décrète :

“ Que le présent Acte ne serait mis en vigueur que le 1er juillet 1873 et ne s'appliquera à aucun article ou effet y mentionné et retenu en entrepôt ce jour-là par les officiers de douane des Etats-Unis.”

Nous lisons aussi à la 1ère section du même acte :

“ Lorsque le président des Etats-Unis sera convaincu que le parlement impérial de la Grande-Bretagne, le parlement du Canada et la législature de l'Île du Prince-Edouard auront passé des lois pour mettre en vigueur le traité conclu entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, et signé à Washington le 8ème jour de mai 1871, etc., il pourra lancer une proclamation déclarant qu'après la preuve de cette législation, et à compter de la date de cette proclamation etc., etc. D'après l'article 33 du dit traité, l'huile de poisson et le poisson de toute espèce (excepté le poisson pris dans les lacs de l'intérieur ou conservé dans l'huile), provenant des pêcheries du Canada et de l'Île du Prince-Edouard seront admis en franchise aux Etats-Unis.”

Ces dispositions auraient pu prendre effet entre le 1er mars et le 1er juillet. J'attirerai l'attention des honorables députés qui prétendent que l'acte du Congrès passé le 1er mars 1873 ne fut mis en vigueur que le 1er juillet 1873, sur la rédaction particulière de l'acte lui-même. Ainsi la 1re section autorise le président à déclarer par une proclamation que le poisson et l'huile de poisson seront admis en franchise aussitôt qu'il aura été convaincu que la législation exigée par le traité de Washington aura été passée. Ce qui veut dire que la disposition la plus importante de l'acte aurait pu prendre force de loi longtemps avant le 1er juillet 1873 et ne s'appliquait à aucun article ou effet retenu en entrepôt ce jour-là par les officiers de douane américains. Cette clause ne semble pas s'appliquer à l'acte en général, mais paraît simplement spécifier la période de temps après laquelle les officiers de douane ne pourraient pas percevoir de droits. Il était donc possible que les dispositions principales du traité

fussent mises en vigueur par rapport à l'île du Prince-Edouard avant le 1er juillet 1873 d'après la plus stricte interprétation de l'acte. La section 5, que j'ai déjà lue, n'est pas une disposition générale, mais spéciale, qui avait surtout pour but de permettre aux officiers de douane américains de disposer des articles qui se trouvaient à cette époque en entrepôt. Quelle fut l'effet de cette législation mutuelle des Etats-Unis et de l'île du Prince-Edouard ? Les Américains eurent le droit de pêcher dans les eaux territoriales de l'île durant une époque de 12 ans ; et l'obligation de payer, garantie par le traité revenait au crédit de l'île avant la Confédération et constituait une propriété distincte, tout comme les deniers du trésor local. L'effet était le même que celui d'une convention solennelle entre les parties contractantes. Il importait peu que le montant de l'indemnité fut déterminé ou non ; car l'île avait des droits à cette somme tout comme si elle lui eut été assurée par des cautionnements ou par des billets promissoires. Si je passe un acte légal transférant à un autre quelque propriété pour une certaine considération, cet acte donne à la personne qui le reçoit un droit à la propriété ainsi cédée, et me confère en même temps le droit de recevoir la considération prescrite. Il s'agit donc de savoir si les droits abandonnés par l'île au Canada par la confédération lui enlevaient ceux que comprenait la convention passée entre elle et les Etats-Unis. Est-ce que cette province s'est déchargée de quelqu'obligation à cette époque ? Non, pas plus qu'elle n'a donné d'argent du trésor local. Comment prétendrait alors que l'île se serait départie d'un actif d'une nature semblable ? Rien ne le prouve ; et si le Canada ne peut établir le fait, il faut en conclure qu'il n'y a pas eu de cession de droits comme on le prétend. On ne doit pas perdre cela de vue, car si nos intérêts dans les pêcheries avaient été cédés avant la Confédération sous une forme quelconque, c'en serait fini de la cause, mais personne ne l'a prétendu. En tous cas, il appartiendrait à ceux qui le prétendraient de prouver leurs assertions et d'exposer toutes les circonstances qui auraient accompagné cette cession d'intérêts. Jusqu'ici rien de tel n'a été fait, et j'ajouterai ne peut être fait, d'où il suit, que tout ce que l'île n'a pas cédé au gouvernement

fédéral a été retenu pour son usage particulier. Le Canada n'a pas dû agir à l'aveuglette ; il savait que le traité de Washington existait ; il connaissait la législation qui avait été faite à ce sujet ; il n'ignorait pas ou ne devait pas ignorer la nature des obligations de nos voisins. Il n'a rien stipulé avec nous au sujet de notre part de l'indemnité des pêcheries, et s'il a fait un mauvais marché ou un oubli, nous n'en sommes pas responsables. Nos pêcheries nous appartenaient avant la Confédération et nous appartenent encore. Le gouvernement impérial aurait dû nous remettre directement notre part des \$4,500,000, et le Canada, n'a pas le droit de retenir l'argent après que notre réclamation a été régulièrement soumise. On ne nous a jamais donné ou offert en échange aucune considération quelconque. Il n'y a aucun doute que l'île avait le droit de négocier avec les Etats-Unis au sujet de ses pêcheries, jusqu'au mois de juillet 1873. Il est une considération importante qu'on ne doit pas omettre— c'est que les pouvoirs, conférés au Canada par l'Acte de la Confédération n' affectaient pas et ne pouvaient pas affecter des intérêts dans les pêcheries dont la cession avait déjà été faite. Examinons d'abord ce que veut dire le droit de légiférer à l'égard des pêcheries.

La section 91 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord confère au Canada le droit exclusif de légiférer sur les matières qui y sont énumérées, au nombre desquelles se trouvent les pêcheries des côtes de la mer et de l'intérieur. Les pouvoirs du Canada ne peuvent s'étendre plus loin que ne le comporte l'interprétation de ces mots ; il a sans doute le droit de légiférer sur la protection ou l'administration de ces pêcheries ; il est possible même qu'il puisse les vendre ou les livrer, mais le Canada n'est pas saisi des pêcheries elles-mêmes en vertu de ce décret. Le Canada n'a aucun droit ni intérêt dans ces pêcheries ; tout ce qui lui appartient lui a été attribué par l'acte d'où la Confédération tire tous ses pouvoirs. Si le Canada a le droit de protéger et de développer les pêcheries, c'est dans l'intérêt des provinces intéressées ; et s'il a le pouvoir de les louer, il n'agit que comme l'agent de ces provinces. Il ne peut faire autrement que de les administrer au profit des différentes provinces qui possèdent ces

pêcheries. Lorsque la délégation de l'Île du Prince-Edouard vint ici avant de déterminer les conditions de l'entrée de cette province dans la Confédération, le mémoire suivant fut soumis :

“ Si ce qui précède devait être accepté comme base de l'union, les sou-signés demanderaient à sonmettre un autre mémoire au sujet des pêcheries.”

Voilà qui prouve l'intention de l'île de retenir sa part de l'indemnité des pêcheries ou si non de recevoir un équivalent pour leur cession au Canada. Rien ne prouve que l'île eut l'intention de transférer gratuitement ses pêcheries. Avant d'entrer dans l'union elle adopta la législation nécessaire pour lui assurer sa part de l'indemnité. Le traité n'était pas sujet à aucune proclamation du président; ses dispositions principales auraient pu prendre force de loi en aucun temps entre le 1er mars et le 1er juillet 1873. Il conférait aux États-Unis le droit de pêcher durant dix années dans les eaux territoriales de l'Île du Prince-Edouard qui devait recevoir en retour une certaine compensation. Notre province ne s'est pas désistée de ses droits à une part de l'indemnité en entrant dans la Confédération, bien qu'elle ait transféré au Canada le droit de légiférer à l'endroit des pêcheries. En supposant pour les besoins de l'argumentation, que même après le 1er juillet 1873, le Canada eut le droit exclusif de légiférer ainsi, qu'est-ce que cela prouverait? Ce droit de légiférer attribuerait-il au Canada la propriété des pêcheries? Pas nécessairement, car je puis fort bien avoir le droit de céder ou de disposer de biens qui ne m'appartiennent pas; je puis en effet agir comme agent ou syndic pour le propriétaire. Voilà quelle me paraît être la position du Canada par rapport aux pêcheries de l'Île du Prince-Edouard. Si le Canada en devient jamais le propriétaire, il faudra que la cession soit faite directement. Aujourd'hui il n'agit que comme syndic dans l'intérêt des différentes provinces. Il pourrait avoir le droit de vendre ou de louer les pêcheries aux Américains, mais il est tenu de disposer du produit de la vente de la manière prescrite par les provinces intéressées. L'acte de l'Amérique Britannique du Nord ne lui confère pas le droit d'appliquer aux besoins généraux du Canada, l'indemnité des pêcheries qui ap-

partiennent à différentes provinces. J'espère donc que le gouvernement fera exception en faveur de l'Île du Prince-Edouard et rendra justice à cette province qui occupe une position particulière.

M. KAULBACH: La question soumise à la Chambre est de la plus grande importance pour les pêcheurs des provinces maritimes. Le privilège accordé aux Américains, en vertu du traité de Washington, de pêcher dans nos eaux territoriales, constitue, dans une grande mesure, le sacrifice des droits dont jouissaient nos pêcheurs qui n'ont reçu en retour aucun bénéfice. Le traité en question confère à nos voisins le droit de pêcher durant dix années sur une étendue de 3,160 milles de nos côtes, ce qui représente les plus chers intérêts des pauvres pêcheurs des provinces maritimes, et que recevons-nous en échange?

Le droit de pêcher au nord du 39me parallèle de latitude, c'est-à-dire dans une place de pêche épuisée par les pêcheurs américains longtemps avant le traité. Il n'est pas probable que nos pêcheurs quittent leurs places de pêche si productives, et qui leur assurent une existence aisée pour aller exploiter leur industrie sur les côtes épuisées des États-Unis.

On nous dit que nous avons accès au marché américain pour y vendre notre poisson et notre huile. C'est vrai, mais nos pêcheurs n'en bénéficient que fort peu, car les Américains qui comprennent leurs intérêts couvrent nos eaux de leur immense flotte de pêche mieux équipée que les nôtres, et approvisionnement ainsi leur propre marché, ce qui nous prive du seul avantage que nous espérions retirer du traité de Washington. Si ces pêcheries nous eussent appartenu exclusivement, nous n'aurions pas eu seulement le marché américain, mais aussi celui des Indes Occidentales, que les Américains approvisionnent de poisson pris dans nos eaux territoriales, ce qui aurait été sans doute fort rémunérateur pour nous. Avant le traité en question, nous prenions beaucoup de poisson sur nos côtes; maintenant, il faut que nos pêcheurs aillent pêcher sur les grands fonds de l'Atlantique au risque de leur vie. Autrefois nos pêcheurs se servaient de petits bateaux peu dispendieux; aujourd'hui, il leur faut se servir de grands vaisseaux trop coûteux souvent pour les moyens dont ils peuvent disposer. Ja-

dis, les pêcheurs pouvaient se reposer tranquillement la nuit ; actuellement, ils sont obligés de partir avant l'aurore pour franchir les immenses distances qui les séparent de la place de pêche et revenir avant le tombée de la nuit. Naguère aussi, les enfants du pauvre pêcheur pouvaient l'aider vû que la pêche se pratiquait dans le voisinage c'est-à-dire dans les baies, les havres et les eaux tranquilles, tandis que depuis la conclusion du traité, les chefs de famille seuls peuvent se livrer à cette industrie périlleuse. D'autre part, avant le traité, le pêcheur qui exerçait son métier le jour seulement et dans les eaux tranquilles ne devait pas être aussi bien vêtu qu'aujourd'hui où il lui faut passer la nuit dehors et s'exposer aux intempéries de la saison.

Les appareils de pêche étaient aussi plus simples et moins coûteux avant le traité ; depuis, ils sont devenus plus dispendieux et sont susceptibles d'être emportés par les tempêtes de l'Océan. Enfin, les pêcheurs ne pratiquaient alors la pêche que durant la saison de l'été ; et il leur faut actuellement souffrir les rigueurs du climat en hiver afin de donner un peu de pain à la famille.

De fait nombre de nos pêcheurs sont forcés pendant une grande partie de l'année de changer d'occupation par suite du sacrifice et de l'état d'épuisement de nos pêcheries. Plusieurs même sont forcés de chercher d'autre emploi.

On aurait pu prévenir tous ces embarras et toutes ces privations à l'aide de l'indemnité des pêcheries, de même qu'on aurait pu repeupler les places de pêche des plus précieuses espèces de poisson et induire plusieurs pêcheurs à reprendre leur ancien métier. Si l'on considère la position déplorable des pêcheurs, les sacrifices qu'ils ont dû faire ainsi que leur pauvreté, on comprendra que je n'exige pas trop, lorsque je demande pour eux une part de l'indemnité des pêcheries—part qui appartient, je crois, fort justement aux provinces maritimes et dont la Nouvelle-Ecosse réclame le montant le plus élevé, vu que sur les 3,160 milles de pêcheries côtières cédées par le traité, 1,060 milles lui appartiennent, et que des milliers de vaisseaux pratiquant la pêche et appartenant au Canada, plus de 7,000 sont réclamés par la Nouvelle-Ecosse—je cite des chiffres ronds. La Nouvelle-Ecosse réclame 50 pour cent des bateaux

pêcheurs, ou soit environ 8,000, et plus de 50 pour cent de tous les pêcheurs ainsi que de tous les appareils de pêche suivant les rapports les plus récents. Les rapports de l'an dernier n'étant pas détaillés, ne peuvent pas servir ici. Je vois que les pêcheries du Canada ont été estimées pour l'année expirant le 30 juin 1878 à \$13,215,678.83 et que la valeur relative de chacune des provinces se répartit ainsi :

Nouvelle-Ecosse.....	\$6,131,599.64
Québec.....	2,664,045.00
Nouveau-Brunswick.....	2,305,790.69
Colombie Britannique.....	925,776.93
Ile du Prince-Edouard.....	840,344.22
Ontario.....	348,122.00

Cette évaluation est donc en somme de \$13,215,678.83, ce qui prouve de la manière la plus concluante que les pêcheries de la Nouvelle-Ecosse représentent la moitié du total de celles du Canada, en sorte que la partie de l'indemnité qui devrait échoir à cette province serait de \$2,087,838.14. Comme le succès de la Nouvelle-Ecosse dépend des pêcheries, ainsi que le prouve l'état ci-dessus, et que la subvention additionnelle des \$82,628 a cessé de lui être accordée après trois années, je demanderai—si l'on songe également aux dépenses extravagantes faites par l'administration locale pour les chemins de fer non encore terminés—ce dont le gouvernement fédéral n'est pas responsable—je demanderai, dis-je, si en présence de ces faits, la Nouvelle-Ecosse est capable non-seulement de surmonter ses embarras financiers, mais même de subvenir aux dépenses ordinaires d'administration. A son avènement au pouvoir le ministère actuel a compris de suite la situation qui empire davantage chaque année.

Je désire qu'il soit bien compris que je ne voudrais appliquer aucune partie de cette indemnité aux chemins de fer, mais au développement spécial des pêcheries.

Les provinces maritimes, en permettant aux Américains d'exploiter ces pêcheries de 1854 à 1866, obtinrent le traité de réciprocité qui, tout en étant fort avantageux pour la partie commerciale de l'ancien Canada, n'assurait d'autre part aux pêcheurs canadiens que le marché américain pour la vente de leur poisson et de leur huile, articles maintenant fournis

par nos voisins eux-mêmes, et provenant de nos eaux municipales.

Nous n'avons de meilleure preuve de la validité de notre réclamation que l'exemple donné par la Grande-Bretagne, en payant la part de Terre-Neuve sans hésitation aucune. Nous essayons de mettre en pratique, par la demande d'une partie de cette indemnité, la politique nationale ; nous voulons protéger l'une des plus grandes industries du pays et offrir en même temps un débouché facile aux articles manufacturés de l'Ouest, dont les provinces maritimes constituent le meilleur marché et nos pêcheurs les meilleurs clients.

J'espère que la province d'Ontario et la Colombie britannique nous donneront leur appui en retour des avantages supérieurs que leur donne l'acte de la Confédération ; je parle pour la première des canaux, chemins de fer et autres travaux publics et pour la dernière, du chemin de fer du Pacifique. Les pauvres pêcheurs ayant dû subir force privations à la suite de ce traité, et le Canada qui n'est pas obligé de protéger nos côtes, épargnant ainsi une somme considérable, je prétends que nous ne demandons pas de privilège, mais que nous réclamons simplement un droit acquis, c'est-à-dire que les \$4,490,882.94 payées par le gouvernement impérial à celui du Canada devaient être distribuées aux provinces maritimes proportionnellement, puisque ce montant a été accordé en retour des privilèges et des droits que ces dernières provinces abandonnaient par suite des articles 18 et 32 du traité de Washington—outre ce que nous devons recevoir de nos voisins en vertu des articles 19 et 31, du même traité. Les vœux énoncés par quelques honorables membres de cette Chambre et les divergences d'opinion sur cette question, ont fait naître des doutes dans l'esprit de plusieurs. Je prétends, cependant, qu'après avoir exercé nos privilèges et nos droits sur nos côtes durant une période de temps aussi longue, de même que Terre-Neuve, nous pouvons invoquer à l'appui de nos réclamations le vieux principe suivant, qui s'applique si bien au cas actuel : "Que la possession vaut mieux que neuf points de loi." La Grande-Bretagne, je crois, en payant le montant en question, voulait qu'il en fut disposé dans l'intérêt des provinces maritimes et de leurs pê-

cheurs. L'honorable député d'Inverness, qui a proposé cette résolution, a joué un rôle un peu étrange dans la partie dramatique du débat, et je lui demanderais, s'il était à son siège, d'expliquer sa position. On prétend que les commissaires nommés par les articles 22 et 23 du traité de Washington se réunirent à Halifax, conformément à la déclaration solennelle faite par eux le 15 juin 1877, et accordèrent l'indemnité que l'on sait. Comment dans ces circonstances, l'honorable monsieur pourra-t-il justifier son manque de zèle et de patriotisme en ne pressant pas les réclamations des pêcheurs avant l'avènement au pouvoir du gouvernement actuel ? L'indemnité a été accordée en 1877, et le parlement, sous le dernier régime, dont l'honorable monsieur était un dévoué partisan, s'est réuni en 1878 ; pourquoi donc n'a-t-il pas exercé son influence auprès du premier ministre qui est aujourd'hui chef de l'opposition, et pourquoi n'a-t-il pas pressé sa réclamation avec toute la vigueur qu'il y met aujourd'hui ? L'honorable monsieur ne devait-il pas en sa qualité de représentant d'une circonscription peuplée de pêcheurs, et le chef du gouvernement d'alors n'avait-il pas le droit de conseiller au gouvernement impérial de décréter que le montant de l'indemnité devait être appliqué aux pêcheries des provinces maritimes ? Certainement. D'aucuns paraissent soupçonner la sincérité de l'honorable député d'Inverness qui a attendu aussi longtemps, ce qui est peut-être trop sévère ; mais en tout cas, l'honorable monsieur doit être blâmé pour avoir négligé de soumettre l'affaire durant la session de 1878, époque fort opportune pour la décision de cette question. Il est bien probable que la longue discussion actuelle aurait été évitée et que le règlement de l'affaire aurait prévenu les embarras actuels. Je prétends que cette indemnité est due aux provinces maritimes pour les raisons que j'ai déjà données, c'est-à-dire que ce qui appartenait aux pêcheurs devrait y retourner. Les pêcheurs représentent la principale classe que j'ai l'honneur de représenter—classé qui contribue, dans une grande mesure, à la prospérité du Canada, et je manquerais à mon devoir envers ces pêcheurs, dont les intérêts me sont si chers, de même qu'envers mon comté et ma province si je ne pressais de toutes mes forces les justes réclamations dont il s'agit. J'espère donc

que la Chambre comprendra la nécessité de satisfaire à cette juste demande d'une part de l'indemnité des pêcheries, et si elle y accédait, je lui recommanderais d'appliquer l'argent à l'érection, sur les côtes, d'établissements de pisciculture qui seraient placés sous la direction de M. Wilnot, qui pourrait, afin de repeupler nos pêcheries et d'aider, en même temps, aux pêcheurs souvent incapables de payer leurs dépenses, acheter de ces derniers, à des prix raisonnables, tout le frai qu'ils pourraient recueillir.

J'aurais désiré exprimer plus énergiquement encore ce que je pense sur cette importante question. En terminant, j'exprimerai l'espoir que le vaisseau de l'Etat n'abandonnera pas les pauvres pêcheurs comme un équipage de naufragés en face de la tempête de l'adversité, mais qu'il viendra à leur secours et leur donnera ce qu'ils réclament comme leur propriété et comme le prix de ce qu'ils ont donné aux Américains.

M. WELDON propose l'ajournement du débat.

La motion est rejetée.

M. HACKETT: Les résolutions soumises par l'honorable député d'Inverness (M. MacDonnell), et que nous discutons maintenant, sont, à mon avis, basées sur un juste principe. Elles disent, en effet, que l'indemnité accordée par le traité de Washington devrait être distribuée aux provinces maritimes qui ont souffert de ce traité. Je supporte avec beaucoup de plaisir cette résolution, croyant que ce qui vient des pêcheries devrait y retourner. C'est là un principe que j'ai toujours proclamé et qui représente la seule base sur laquelle cette question peut être réglée d'une manière satisfaisante. Quiconque prendra la peine de lire les rapports des procédés de la commission d'Halifax y verra que l'indemnité de \$4,500,000 repose non-seulement sur les avantages que confère aux Etats-Unis le libre accès à nos pêcheries, mais aussi sur les pertes que devait subir la population des provinces maritimes. Nous, qui venons de ces provinces, nous savons quelque chose des privations et de la misère qu'endurent les pêcheurs obligés d'aller à la mer en petits bateaux pour y gagner le pain de leurs familles. Et lorsqu'ils voient, comme c'est le cas depuis plusieurs années, qu'après avoir construit et équipé leurs bateaux pour exercer leur hasardeux métier, que

les citoyens d'un pays étranger sont rendus avant eux sur la place de pêche avec leurs grands vaisseaux pourvus de tous les appareils modernes; lorsqu'ils voient que ces étrangers les privent, non-seulement des moyens de gagner leur vie, mais détruisent rapidement, par l'usage de seines en bourses, les pêcheries qui deviennent de moins en moins productives, ces pêcheurs pensent avoir le droit d'exiger une part de l'indemnité du traité de Washington. Les honorables députés qui ne connaissent pas la question, feraient bien de se renseigner; ils en arriveraient alors, je crois, aux mêmes conclusions que moi.

Les pêcheries du golfe Saint-Laurent sont l'héritage de la population des provinces maritimes, qui ne fait que son devoir en demandant que l'argent provenant de la vente de ces droits acquis à un pays étranger, soit partagé parmi ceux qui en ont souffert. On pourra dire et on a dit, en effet, que les provinces maritimes ont le droit de vendre leur poisson aux Etats-Unis libre de droit, et que c'est là un grand avantage. Cet argument aurait pu avoir quelque force avant le traité, mais, aujourd'hui, il ne vaut rien, car les pêcheurs savent fort bien que le prix du poisson, aux Etats-Unis, est réglé par l'offre et la demande; et comme les Américains, qui ont le privilège de pêcher dans nos eaux, encomrent le marché de leurs produits, nos pêcheurs doivent s'attendre à une réduction considérable dans le prix, et sont non-seulement incapables de contrôler le marché, comme ils l'auraient pu faire en d'autres circonstances, mais ils sont obligés de faire concurrence au poisson pris à leur porte même par les étrangers.

Les observations que je viens de faire s'appliquent aux provinces maritimes en général, lesquelles, je l'espère, réussiront à obtenir une partie de l'indemnité. Néanmoins d'autre part, je prétends que l'Île du Prince-Edouard a un droit spécial à une partie de cet argent, et je base ma prétention sur les raisons invoquées par mon honorable ami de King, I. P.-E. (M. Muttart), qui soumettra les amendements suivants lorsque la Chambre se formera en comité général sur la question principale :

1o. Qu'avant le 1er juillet 1873 le traité de Washington était en pleine vigueur relativement à l'Île du Prince-Edouard.

20. Qu'il n'y avait aucun abandon formel ou tacite des intérêts de l'Île en ce qui concernait l'indemnité des pêcheries à l'époque de son entrée dans la Confédération.

30. Que l'acte de l'Amérique Britannique du Nord ne s'applique pas au cas de la cession d'intérêts dans les pêcheries, et aux droits qu'avait l'Île de retirer l'argent provenant de cette vente avant la confédération, et que cet acte n'autorise pas le gouvernement fédéral à s'approprier les produits de la vente des pêcheries de l'Île du Prince-Edouard pour les besoins généraux du Canada."

Ces considérants sont, je crois, bien exposés, et si les honorables députés voudraient étudier la question, ils en viendraient à conclure que notre réclamation est non-seulement basée sur l'équité et la justice, mais se recommande aussi au point de vue légal et constitutionnel. Nous savons tous que lors du traité, l'Île du Prince-Edouard était une colonie indépendante n'ayant aucun rapport avec le Canada. Nous savons de plus que le traité devait être ratifié par cette colonie avant de mettre en vigueur ses dispositions. Le gouvernement et la législature de l'Île du Prince-Edouard adoptèrent cette mesure avec répugnance, car ils savaient fort bien la grandeur du sacrifice qu'on leur demandait par l'abandon des pêcheries cotières à un pays étranger pendant 10 années. En consultant les dépêches qui se rattachent à cette question je trouve une minute du conseil de l'Île du Prince-Edouard en date du 24 juillet 1871 et dont j'extrais ce qui suit :

" Le comité du conseil expose de plus qu'une convention commerciale avec les États-Unis, en retour des privilèges de pêche aurait été très-acceptable, mais les hauts commissaires royaux n'ayant pu induire le gouvernement américain à modifier la politique commerciale, la population de l'Île, qui est très loyale et très attachée aux institutions britanniques, ne voulait mettre aucun obstacle au règlement à l'amiable du différend entre la Grande Bretagne et les États-Unis, et était prête à accepter toute compensation pécuniaire raisonnable en sus des privilèges concédés comme équivalents ; mais le traité ne lui garantissait rien de la sorte."

Lord Kimberly répond de la manière suivante à cette minute du conseil dans sa dépêche No. 32 en date du 3 septembre 1871 :

" J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche No. 59 du 25 juillet, qui m'informe que votre gouvernement consent à accorder aux pêcheurs américains durant la présente saison, les privilèges conférés par le traité de Washington, pour ce qui concerne votre colonie. Le gouvernement de Sa Majesté a appris avec

beaucoup de plaisir que l'Île du Prince-Edouard avait si volontiers accédé à ses désirs. En ce qui a trait à la déclaration contenue dans la minute du conseil que vous avez transmise, et allant à dire que le gouvernement de l'Île du Prince-Edouard serait prêt à accepter une compensation pécuniaire raisonnable en sus des privilèges qui lui sont conférés comme équivalents, mais que le traité ne lui garantit rien de la sorte, je répondrai que je ne vois pas pourquoi cette affaire ne serait pas dévolue à des arbitres — ce qui me semble le meilleur moyen de déterminer la question, vu surtout que la minute du conseil déclarant que les droits de pêche cédés par les États-Unis sont comparativement de peu de valeur, le fait, je le présume, doit être susceptible de preuve."

On voit donc que l'Île du Prince-Edouard a permis aux Américains de pêcher dans ses eaux, à la demande pressante du gouvernement impérial, mais avec l'entente expresse qu'elle recevrait en retour un dédommagement pécuniaire. Ceci étant prouvé, il reste à voir si l'Île s'est départie d'une part de son droit à une part de l'indemnité en entrant dans la Confédération. Je prétends que non, car elle occupait à cette époque la même position que Terre-Neuve. Toute la législation nécessaire, pour ce qui la concernait avait été adoptée et les commissaires n'avaient plus qu'à siéger et régler le montant de l'indemnité. Le fait que ceux-ci n'ont réglé l'affaire qu'après l'entrée de l'île dans la Confédération, ne saurait affecter les droits de cette province.

Je ne suis pas avocat, et ne voudrais pas entreprendre de discuter la légalité de la question ; mais j'ai toujours entendu dire qu'il est un juste principe de loi comportant que tout ce qui n'est pas compris dans une question en est exclu : de sorte que l'Île du Prince-Edouard, n'ayant pas abandonné les droits qu'elle pouvait avoir en vertu du traité de Washington, nous devons conclure qu'elle les possède encore légalement et constitutionnellement.

L'acte de l'Amérique Britannique du Nord donne sans doute au Canada le pouvoir de légiférer à l'égard des pêcheries de nos côtes et de l'intérieur. Il donne aussi au Canada le droit de protéger ces pêcheries, mais il ne lui attribue pas des droits acquis par un traité conclu avec un pays étranger avant la Confédération.

Le droit de l'Île du Prince-Edouard à une partie de l'indemnité appartient légi-

timent à cette province, et le Canada ne pourrait le réclamer avec plus de droit que les fonds qui pouvaient se trouver dans le trésor local à l'époque de la Confédération. Il est bien vrai que le comité judiciaire du conseil privé a prétendu que l'île n'avait aucun droit à cette indemnité parce qu'elle était entrée dans la Confédération le 1er juillet 1873, c'est-à-dire, le jour même de la mise en vigueur du traité de Washington.

Je ne puis comprendre comment les honorables messieurs qui composaient ce comité aient pu disposer du cas d'une manière aussi sommaire et sous un prétexte aussi futile. Il est bien connu que nous n'avions rien à faire avec la mise en vigueur du traité de Washington. La date a été fixée par le gouvernement des Etats-Unis sur lequel nous n'avions aucun contrôle et le choix du jour sus-mentionné ne saurait nous dépouiller de nos droits.

Le gouvernement de l'île du Prince-Edouard a fait tout en son pouvoir pour s'assurer une partie de l'indemnité longtemps avant le 1er juillet 1873, et un simple accident ne pourrait priver l'île de la part à laquelle elle a droit. Les distingués personnages qui constituent le comité judiciaire du conseil privé auront à reconsidérer leur décision et après avoir donné au sujet toute l'attention que son importance mérite, ils en arriveront sans doute à conclure que leur premier jugement était erroné.

Le très honorable chef du gouvernement nous a dit l'autre jour que cet argent devait être appliqué à la construction de phares et à l'amélioration des havres, etc., dans les provinces maritimes, et que cela profiterait aux pêcheurs. J'ai tout le respect possible pour les opinions du premier ministre, mais je ne puis partager ses vues à cet endroit. D'après l'Acte de la Confédération, le Canada est tenu d'ériger les phares ainsi que les brise-lames et d'améliorer les havres dans l'intérêt général du commerce. Nous savons que les marins de la Norvège, de la Suède, de France et des Etats-Unis, profitent autant de l'éclairage, de nos côtes et de l'amélioration de nos havres, que la population des provinces maritimes. Songez en outre aux dépenses considérables encourues chaque année pour la construction de phares, et l'amélioration des rivières navigables au haut du Saint-Laurent; et dans

les eaux de l'intérieur ce service doit être fait sans égard à l'indemnité des pêcheries. Il faudra invoquer des meilleures raisons pour garder notre argent, si l'on veut que nous soyions satisfaits. On a dit de plus que le Canada avait du dépenser beaucoup d'argent pour protéger les pêcheries des provinces maritimes, et que le traité de Washington, ne devant vraisemblablement pas être renouvelé, il faudrait encourir encore bientôt les mêmes dépenses. Le Canada a assumé la responsabilité de la protection de nos pêcheries longtemps avant la conclusion du traité, et il devra continuer de le faire aux frais de l'Etat, tant que cette protection sera nécessaire. Mais qui a protégé nos pêcheries dans le passé? N'est-ce pas la mère-patrie. Il est bien connu qu'en 1870, alors que les finances du Canada lui auraient permis de protéger ses pêcheries mieux qu'il ne pourrait le faire aujourd'hui, que l'amiral Wellesley reçut ordre d'envoyer un nombre suffisant de vaisseaux de guerre anglais dans les eaux canadiennes, pour y maintenir l'ordre et protéger les pêcheries; et si l'argument qui invoque cette protection devait prévaloir, il faudrait en conclure que la Grande-Bretagne et non le Canada a droit à cette indemnité. Mais nous savons que le gouvernement impérial a remis de suite la balance de cette indemnité après en avoir déduit la part de Terre-Neuve, croyant que le gouvernement fédéral rendrait justice à toutes les provinces et surtout à l'île du Prince-Edouard. La mère-patrie n'a pas soulevé le cri de protection, elle n'a pas prétendu qu'on devait lui rembourser les millions de piâtres qu'elle avait déboursés pour la protection des pêcheries; elle n'aurait pas voulu garder l'argent provenant de l'achat et de la vente de ces pêcheries, et a montré en remettant à Terre-Neuve la part qui lui revenait, que la balance devait être distribuée aux provinces maritimes. Aussi j'espère que le gouvernement et la Chambre rendront justice à l'île du Prince-Edouard en particulier. Je ne crois pas que le vote qui doit être pris affecte en aucune façon les intérêts de l'île qui doivent être discutés d'après leur propre mérite, et qui sont distincts des réclamations des autres provinces. Nous ne demandons pas ici de faveurs; nous réclamons tout simplement justice pour nos commettants, en invo-

quant nos droits et privilèges constitutionnels de sujets britanniques. Nous en appelons à l'esprit de justice de la grande province d'Ontario et de la province de Québec ; nous savons que la sympathie de nos amis de la Colombie britannique et de Manitoba nous sont acquises. En même temps, nous prions le grand homme d'Etat qui dirige le gouvernement et qui, après avoir contribué dans une si grande mesure à fonder la Confédération, a travaillé si habilement à concilier les différents éléments et intérêts du pays, de réfléchir aux conséquences d'un déni de justice. Notre population est intimement convaincue qu'elle a droit à une part de l'indemnité, et le refus de reconnaître la justesse de ces réclamations provoquerait un mécontentement qui pourrait devenir une source de troubles et d'embarras à l'avenir. Comme représentant de l'Île du Prince-Édouard, je suis décidé à employer tous les moyens constitutionnels dans l'intérêt de cette province et d'essayer d'obtenir justice en agitant ici cette importante question.

M. McDONALD (Pictou) : Avant la clôture du débat, je désire exprimer en quelques mots mes opinions sur un sujet aussi important pour la province que je représente et pour moi-même individuellement. Pleinement convaincu de la gravité de la question que nous discutons et de ses résultats, au point de vue de l'opinion publique, je sollicite l'indulgence de la Chambre pour répondre à certaines observations qui ont été faites. Il n'y a aucun doute que cette discussion a été provoquée, non dans le but de constater avec tout le calme qu'a apporté dans son discours l'honorable député d'Halifax, la validité de certains droits réclamés par les provinces maritimes, mais dans le but de susciter du mécontentement, et de chercher à convaincre la population que le parlement du Canada voudrait nier à ces provinces des droits qui lui appartiennent. Croyant que tout homme, qui aime son pays et qui veut défendre la constitution doit, au mépris de ses intérêts personnels, se mettre au-dessus de considérations étrangères au droit et à la justice, j'exposerai à mes commettants et au pays en général les raisons qui me portent à croire que l'amendement du chef du ministère devrait être appuyé. En discutant cette question, je comprends toute la responsabilité que j'assume, vu le senti-

ment qui domine à la Nouvelle-Ecosse. Malheureusement cette province, à l'exemple de celles qui n'ont pas su cultiver les ressources dont elles avaient hérité en entrant dans la Confédération, se trouve dans la position d'un homme dont les moyens sont épuisés et qui se jette partout où il espère obtenir du secours. Je comprends parfaitement la position de la Nouvelle-Ecosse et je sympathise avec elle ; mais je ne puis me dissimuler—et il est bon que la population intéressée en soit instruite par un homme qui lui dira honnêtement la vérité—(je ne me soucie guère de ce qu'on pourra dire à l'encontre de cette déclaration,) que cette situation malheureuse est due à ceux qui ont eu la direction des affaires publiques de la province. Cette remarque ne s'applique pas seulement à la Nouvelle-Ecosse, mais aussi aux autres provinces. Chacune des provinces, en entrant dans la Confédération ou après que les conditions de cette entrée eussent été modifiées, avait suffisamment de moyens pour satisfaire à toutes les exigences du service public, pourvu que l'on pratiquât l'économie et que l'on eut de la discrétion. Avant les dernières élections, quelques-unes des provinces étaient gouvernées par des hommes qui semblaient ignorer leurs responsabilités envers le pays, et qui semblaient croire que leur mission ne consistait pas à économiser, mais à gaspiller les fonds limités que la constitution leur avait confiés : ce qui a donné naissance aux difficultés dont nous avons à traiter, difficultés provenant de l'état de gêne d'une population qui est en conséquence incapable de discuter avec le calme qu'il faudrait apporter au débat. Personne ne regrette plus que moi d'avoir à combattre les opinions de plusieurs représentants de ma province, pour lesquels je professe le plus grand respect et avec lesquels j'ai jusqu'ici agi de concert. Je suis excessivement fâché d'être obligé en cette occasion, comme membre du parlement et du gouvernement, de différer d'avis avec eux et surtout avec mon honorable ami d'Halifax. Connaissant depuis longtemps la droiture de son jugement, la sincérité avec laquelle il discute toutes les questions, l'étude qu'il a faite de cette matière et le soin qu'il a mis à éviter de la traiter au point de vue de parti, afin d'en arriver à une juste conclusion, je m'efforcerais de monter à l'honorable monsieur qui est un

avocat bien renseigné sur l'histoire de son pays, qu'il devrait appuyer l'amendement du chef du gouvernement. En ce qui concerne les observations de mon honorable ami de King, Ile P.-E. (M. MacDonell), l'on pourrait dire que les réclamations des représentants de cette province, sont différentes de celles des provinces plus anciennes ; et il est possible que cette prétention ait une certaine valeur. Il est vrai que les négociations ont eu lieu entre l'Ile et les États-Unis à la connaissance et du consentement, je le pense du moins, car je n'étais pas ministre à cette époque, du gouvernement canadien, et que ces négociations aient pu conférer à la colonie certains droits que l'on ne reconnaîtrait pas aux autres provinces. Je dirai à ce propos que si le gouvernement constatait à la suite d'un examen de la question que, en vertu de la constitution et de la loi, ainsi que des conditions de l'entrée de l'Ile dans la Confédération, cette province aurait des droits bien établis, l'on hésiterait pas à lui rendre justice. L'honorable député de Queen, I. P.-E. (M. Brecken), a dit pour prouver la validité de ces réclamations et fixer l'interprétation de l'acte sur lequel ses arguments étaient basés, que lorsque l'entrée de l'Ile dans la Confédération fut négociée, M. Laird, délégué de cette province, stipula que l'Ile recevrait la part de l'indemnité qui pourrait être accordée en retour de l'usage des pêcheries par les Américains. Mon honorable ami ne voit-il pas que cet argument peut être retourné et détruire les prétentions de celui qui l'a invoqué. En effet, si c'est là l'interprétation du traité reconnu par le Canada en ce qui regarde les provinces et le pays en général, il n'était pas nécessaire d'insérer pareille clause dans le traité de l'Union avec l'Ile, ce qui faisait une distinction entre cette dernière et les autres provinces. D'un autre côté, l'argument prouve d'une manière concluante que le chef du gouvernement fédéral et ses collègues avaient la même opinion qu'aujourd'hui sur la constitution et l'effet du traité, parce que le ministère refusa d'accepter la proposition de M. Laird faite au nom de l'Ile en disant :

“ Ce n'est pas l'interprétation véritable du traité, et nous ne pouvons pas accorder à l'Ile des avantages qui n'ont pas été accordés aux autres provinces. “Voilà qui prouve que la prétention de M. Laird était insoutenable, comme le pensaient du

reste ceux avec lesquels il eut à traiter comme représentant du pays. Je ne puis entendre sans protester l'honorable député de Lunenburg qui représente la classe si énergique, si vigoureuse et si intelligente des pêcheurs parler de ces derniers comme des pauvres pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse. Les commettants de l'honorable monsieur ne lui en sauront sans doute pas gré. Je connais la côte méridionale de la Nouvelle-Ecosse, et il n'existe pas dans tout le pays de population plus industrielle, plus entreprenante et plus intrépide que celle-là. En outre, ces gens-là ne vivent pas dans des huttes, mais dans des maisons bien bâties et confortables en règle générale, et sauf le manquement des récoltes ou de la pêche, il n'y a pas à cette exception près, de population plus hardie qui possède une meilleure santé et qui se nourrisse mieux que celle de la Nouvelle-Ecosse ; de plus cette population est non-seulement capable de se défendre elle-même, mais de défendre aussi son pays au besoin. S'il y a des exceptions, elles se trouvent parmi cette classe d'hommes, qui, faute d'économie, ne réussissent jamais.

J'aurais honte en ma qualité de représentant de la Nouvelle-Ecosse, de réclamer ici la violation de la constitution, si la chose pouvait se faire, parce qu'il aurait plu à certains honorables messieurs de qualifier mes compatriotes de pauvres pêcheurs. Je ne suivrai pas l'honorable député d'Halifax (M. Richey) dans la voie qu'il a tracée si habilement ; cependant toutefois, j'irais même plus loin en ce qui concerne la nature des droits qui appartenaient à cette province avant la Confédération. Mon honorable ami a correctement exposé les droits de la Nouvelle-Ecosse, par rapport aux pêcheries, jusqu'à l'époque où cette province obtint le gouvernement responsable, et où fut transféré par la couronne et un acte du parlement, ce qu'on appelle le revenu casuel et territorial, comprenant les terres de la couronne, les mines, les réserves royales, etc. Tout cela était possédé par la province, comme formant partie du domaine public, jusqu'à la date du transfert au Canada lors de la Confédération. Je pourrais également aller plus loin que l'honorable chef du ministère au sujet des droits territoriaux des colonies avant la Confédération. Antérieurement à l'union, la concession par la Nouvelle-Ecosse du terrain que recouvrent les eaux de la

mer sur une étendue de trois milles des côtes, aurait été dans mon humble opinion légale et valide. Mais mon honorable ami ne saurait manquer d'établir la distinction entre un simple droit territorial au terrain recouvert par l'eau, et un droit sur le poisson qui se trouve dans les eaux qui recouvrent et coulent sur ce même espace. On réclame ce terrain parce qu'il représente un droit inhérent à tout sujet britannique. Ainsi donc mon honorable ami verra qu'en allant plus loin même que l'honorable député d'Halifax (M. Richey) et le très-honorable chef du gouvernement, la prétention que je viens d'exprimer au sujet du droit public général sur les pêcheries, à une distance de trois milles de la côte, repose sur une base solide. Mon honorable ami semble oublier que ce n'est pas la première fois que les pêcheries de la Nouvelle-Ecosse et autres provinces maritimes, ont servi à leur assurer des avantages commerciaux et autres. En 1844, ainsi que le dit l'honorable député d'Halifax, les provinces maritimes obtinrent ces droits territoriaux; et en 1854, à la suite d'un traité conclu avec la couronne et du consentement de la Nouvelle-Ecosse, ces pêcheries, réputées inaliénables aujourd'hui, furent transférées, "abandonnées et vendues" aux Etats-Unis, pour me servir des paroles de quelques honorables députés en retour de certains avantages commerciaux, c'est-à-dire au peuple qui possède les privilèges dont on se plaint tant aujourd'hui.

L'honorable député qui siège à côté de moi ne dit que cet échange avait été fait pour valeur reçue; mais je doute que la considération dont il parle fût plus grande que celle que nous avons eue. En effet, quelle est la valeur reçue? Les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, en vertu du traité de Washington, ont obtenu de précieux avantages que ne possèdent pas le reste de leurs compatriotes. Ainsi tandis que les autres produits de la Nouvelle-Ecosse et du Canada tout entier sont exclus par un tarif presque prohibitif du marché américain, les pêcheurs des provinces maritimes ont l'immense privilège d'y faire entrer leur poisson en franchise. De sorte que nous jouissons d'un bienfait résultant du traité de réciprocité ainsi que du traité de Washington, outre une indemnité considérable qui nous a été accordée. Je demanderai à la Chambre

de bien peser le vote qu'elle sera appelée à donner ce soir. Il est de fait que par l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, les droits et privilèges dont il s'agit, surtout ceux qui concernent les pêcheries, ont été transférés au Canada. On ne l'a jamais nié.

M. WELDON: Quelle partie de l'acte transfère ces pêcheries?

M. McDONALD: Je suis étonné d'entendre poser cette question par l'honorable député de Saint-Jean. La 91^e clause de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord prescrit que le Canada aura le pouvoir de faire des lois concernant les pêcheries maritimes côtières et de l'intérieur; et l'on verra que rien n'affecte le pouvoir ainsi attribué à ce parlement. D'autre part, l'honorable député ne saurait nier que le pouvoir de légiférer constitue la plus haute forme de souveraineté reconnue par la constitution anglaise; et je lui demanderai si l'acte qui établit la constitution de ce pays et confère au parlement du Canada le contrôle absolu de la législation sur les pêcheries maritimes côtières et des rivières, n'est pas souverain, et si le pouvoir ainsi conféré peut être abrogé autrement que par un acte du parlement. Mais le parlement du Canada n'a pas été lent à exercer les droits qui lui étaient ainsi assignés, et cela dans des termes si clairs qu'il était impossible de se méprendre sur ses intentions, soit ici ou dans les provinces.

Il est bien vrai que l'on ne s'attendait pas à recevoir la somme de \$4,500,000 lorsque ce parlement légiférait de la manière la plus absolue sur ce qu'on appelle maintenant les droits territoriaux particuliers des provinces.

L'acte des pêcheries passé par ce parlement au mois de mai 1868, révoque les actes similaires du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, à l'exception de certaines dispositions contenues dans les statuts refundus de ces deux provinces; et les expressions dont on se sert sont significatives, et prouvent que le droit, affirmé par ce parlement, n'a pas été nié par aucun homme d'Etat appartenant aux provinces.

Voici les termes dont on a fait usage :

"Pourvu que les officiers des pêcheries qui pourront être à cet égard spécialement autorisés par le gouverneur en conseil puissent aussi exercer les pouvoirs que le dit acte et le

chapitre d'actes confèrent aux officiers du revenu et autres, aux shérifs et magistrats, et que les amendes et confiscations imposées en vertu de ces lois soient remises au receveur général par le département de la marine et des pêcheries, pour être appliquées au service de la protection des pêcheries, de la même manière que les autres amendes et confiscations imposées par le présent acte."

Cet acte n'a donc pas seulement abrogé les droits en vertu desquels les provinces avaient antérieurement exercé leurs droits, sauf la réserve que j'ai déjà indiquée; mais, en maintenant ces clauses, il fut stipulé expressément que toutes les amendes et les pertes, provenant des pêcheries, seraient appliquées à leur protection par le gouvernement du Canada. Maintenant, je demanderai à mon honorable ami si ceux qui gouvernaient les provinces à cette époque et qui étaient hostiles à la Confédération, auraient manqué l'occasion de protester contre la conduite du parlement et de soulever la question que l'on agite aujourd'hui, s'ils eussent cru avoir quelques droits. Depuis douze années ces pêcheries ont été protégées sur terre et sur mer; on a équipé à cet effet des flottes venant du Canada et de la mère-patrie; et durant tous ce temps-là, les provinces n'ont jamais demandé à partager les dépenses ni nié le droit de ce parlement de prendre de semblables mesures. Voilà qui serait suffisant pour faire justice des prétentions que l'on a affirmées. Que l'on me permette de dire que la force d'une réclamation légale ne dépend pas de la valeur des biens qu'elle concerne. Si nous avons quelque droit sur ces pêcheries, ce droit serait aussi fort si leur valeur ne représentait qu'une piastre que si elle représentait \$1,000,000, et il est à propos de se demander si l'on aurait réclamé dans le cas où cette somme considérable n'aurait pas été accordée comme compensation. Mais sans invoquer les arguments si clairement développés par le chef du ministère, je dois dire que mon honorable ami ne pourrait nier le pouvoir et le droit qui appartiennent à la couronne de transférer son territoire sans le consentement de la législature. Sir George Grey a affirmé cette doctrine de la manière la plus forte possible.

Ecrivain, en 1854, au gouverneur de la Nouvelle-Ecosse, par rapport au traité de Washington, il dit :

"L'article 5 se lit comme suit : 'Le présent traité sera mis en vigueur aussitôt que les lois requises à cet effet aient été passées, d'une part, par le parlement impérial de la Grande-Bretagne, et par les parlements provinciaux des colonies de l'Amérique Britannique du Nord que le traité concerne; et d'autre part, par le Congrès des Etats-Unis.'"

Puis il ajoute :

"Cet article ne doit pas être naturellement interprété comme si le consentement d'une législature provinciale ou même du parlement impérial, était nécessaire pour permettre à la couronne de conclure un traité valide et obligatoire avec un pays étranger.

"C'est là, chez toutes les nations, une des prérogatives du pouvoir souverain, et ce pouvoir souverain en Angleterre, c'est la couronne qui l'exerce. Mais le concours de la législature peut néanmoins être requis pour abroger des lois existantes qui seraient incompatibles avec le traité projeté, et c'est en ce sens, je crois, qu'on doit interpréter l'article 5."

Nous voyons dans le traité de Washington, conclu en 1871, que le droit et le contrôle du Canada sur les pêcheries sont pleinement reconnus par la plus haute autorité légale de l'empire.

Ainsi nous lisons à la 21e section :

"Il est convenu que durant la période de temps mentionnée à l'article 33 de ce traité, le poisson et l'huile de poisson de toute espèce (sauf les poissons des lacs intérieurs et des rivières qui s'y déchargent, et sauf aussi le poisson conservé dans l'huile) provenant des pêcheries des Etats-Unis, du Canada ou de l'île du Prince-Edouard, seront admis en franchise dans chacun de ces pays respectivement."

Il y a ainsi, dans les termes du traité, la reconnaissance de l'autorité qu'exerce le Canada sur les rives des anciennes provinces. Le très-honorable chef du Canada a démontré au-delà de tout doute que les droits territoriaux de toutes les colonies furent transférés au Canada lors de la Confédération, et la plus haute autorité, le parlement impérial, l'a reconnu, en déclarant que le traité serait mis en vigueur aussitôt que les lois nécessaires auraient été passées. Si l'honorable député de Saint-Jean allait essayer de prétendre que les droits transférés au Canada par les provinces n'ont pas cessé d'appartenir à ces dernières, j'en serais fort surpris. Comment se fait-il qu'il n'ait reconnu ces droits qu'aujourd'hui; et lorsque, l'an dernier, l'un de ses chefs (sir Richard J. Cartwright) déclarait en sa présence que l'indemnité des pêcheries appartenait légitimement au Canada, au point de vue du droit constitutionnel, pourquoi l'honorable

monsieur ne s'est-il pas levé pour avertir l'ex-ministre des finances qu'il comptait sur des fonds n'appartenant pas au Canada ? Les honorables députés d'Inverness, de Shelburne et d'Antigonish n'ont pas soulevé cette question à la dernière session, parce que l'intérêt de parti exigeait le silence. Si ces messieurs devaient aller exploiter ce cri devant leurs électeurs, on n'aurait qu'à leur rappeler la position prise par l'ex-ministre des finances lorsqu'il disait :

“ On aurait proclamé d'un bout du pays à l'autre que nous songions à corrompre les électeurs, et j'aurais été censuré alors, comme précédemment, pour emprunter de l'argent long-temps avant d'en avoir réellement besoin et cela de plus comme ces messieurs n'auraient pas manqué de me le dire, lorsque je pouvais dispenser non seulement de l'indemnité de pêcheries, mais d'un emprunt garanti de \$11,000,000 pour parer à toute éventualité.”

Je suppose que les honorables députés de la gauche ne citeront pas ces paroles de l'ex-ministre des finances, et ni eux ni le chef de l'opposition n'oseraient dire que l'ex-ministre des finances s'est trompé lui-même ou a voulu tromper le peuple en disant que l'indemnité des pêcheries appartient au Canada. Mais on se permet d'ignorer la loi et les faits et de soulever un cri de parti.

Je dois des excuses à la Chambre pour avoir occupé son attention aussi long-temps. Je crains de n'avoir pas été aussi clair et explicite que je l'aurais désiré, pour avoir voulu être concis.

M. MACKENZIE : Nous vous avons compris.

M. McDONALD (Pictou) : J'en suis bien aise, car je tiens à être bien compris et c'est pour cette raison que j'ai expliqué mon opposition à l'honorable député d'Halifax en ma qualité de membre du parlement, obligé et décidé à protéger les droits du comté que je représente et spécialement chargé de sauvegarder les droits constitutionnels de ce pays.

M. FLYNN : Si j'eusse eu l'intention d'adresser longuement la parole ce soir, les déclarations de l'honorable premier ministre auraient suffi pour me convaincre qu'il était inutile de plaider davantage la cause des provinces maritimes.

Il est clair, selon moi, que nous n'aurons rien de cette indemnité, et si je dis quelques mots, c'est pour relever certaines observations de l'honorable préopinant qui aurait dû se contenter de déve-

M. McDONALD.

lopper le point de vue légal de la question

L'honorable monsieur prétend que la population des provinces maritimes n'a pas droit à une part de l'indemnité, laquelle appartiendrait exclusivement au Canada ; puis il nous a parlé de la position financière de la Nouvelle-Ecosse en y ajoutant d'injustes commentaires sur les ressources et le prétendu gaspillage du gouvernement local. Si ce dernier est incapable d'administrer la province, cela est dû à l'acte de la Confédération. L'honorable monsieur a de plus déclaré que les membres de la gauche voulaient taire du capital politique avec cette question.

Je n'ai pas pour moi voulu en faire une question de parti et je n'ai pas attendu jusqu'à ce jour pour faire connaître mes vues sur ce sujet. Les observations de l'honorable ministre de la justice ne peuvent s'appliquer à moi, puisque l'an dernier lorsque l'honorable député de Prince, I. P.-E. proposa une résolution dans le même sens, j'ai parlé longuement et aussi bien que je le pouvais faire dans l'intérêt des provinces maritimes. Je croyais alors, comme aujourd'hui, que nous avions droit à une part de l'indemnité. L'honorable ministre de la justice a fait un tableau flatteur de la condition des pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse ; ils nous dit qu'ils vivaient à l'aise dans de belles et bonnes maisons. Je voudrais que cette peinture fût vraie ; malheureusement, elle ne l'est pas. Plusieurs sans doute jouissent d'une grande aisance, mais le plus grand nombre n'ont pas le confort dont a parlé l'honorable ministre. Ils sont pauvres, règle générale, et ne peuvent se procurer que difficilement les choses indispensables à la vie. L'honorable monsieur a affirmé que les pêcheries avaient été transférées au Canada par l'acte de la Confédération, que la population de la Nouvelle-Ecosse a appris à apprécier, et il ajouté, que cet acte y serait approuvé aujourd'hui encore. Je répondrai à l'honorable monsieur, qu'il connaît bien peu la province pour hasarder pareille déclaration. Le mécontentement y est plus grand que jamais, et après 13 années d'expérience je crois que le sentiment hostile à la Confédération est plus fort qu'en 1867.

Rien de ce qu'on avait prédit des avantages qui devaient en découler ne s'est réalisé, et la province de la Nouvelle-Ecosse est loin d'être aussi prospère aujourd'hui qu'elle était alors. Si ces fi-

nances sont embarrassées, cela est dû à la Confédération, et non pas aux membres du ministère local actuel, ni à leurs prédécesseurs; cela est dû à l'honorable ministre de la justice et à ses collègues. J'ai été étonné de l'entendre affirmer que la population avait transféré ses droits au Canada de son plein gré; car il sait ou devrait savoir qu'il n'en est pas ainsi, que l'immense majorité de la population de la Nouvelle-Ecosse était hostile à la Confédération, et que l'acte ne fut adopté que lorsqu'on eut réussi à s'assurer une majorité dans la législature de l'aide de certaines manœuvres. Je demanderai à l'honorable monsieur de comparer la condition financière actuelle de la province avec celle de 1867. Nous avons alors sous un tarif de 10 pour cent presque complété 115 milles de chemin de fer à l'Est, c'est-à-dire jusqu'à Pictou, pour atteindre le golfe Saint-Laurent, et plus de 130 milles à l'Ouest pour atteindre Annapolis. Depuis cette époque, c'est-à-dire 13 années, nous n'avons pu construire plus de 40 milles à l'Est et 60 milles à l'Ouest. En outre les finances provinciales sont fort embarrassées et insuffisantes pour le service public ordinaire, tandis que la population, sous le tarif actuel, doit payer 40 et 50 pour cent de taxes sur certains articles, consommés surtout par la classe pauvre, et malgré tout cela on nous refuse encore notre part d'indemnité des pêcheries. L'honorable ministre de la justice a allégué que les provinces maritimes avaient abandonné leurs droits de pêche en 1854, mais dans ce cas au moins, nous avons eu en retour le privilège de l'admission en franchise sur le marché des Etats-Unis, de notre poisson, de notre charbon et de notre bois de construction. Il a cherché aussi à créer l'impression que l'indemnité avait été accordée non pour les dommages subis par les pêcheurs, mais pour les droits conférés aux Américains. Cela n'est pas exact. Les représentants de la Grande-Bretagne ont déclaré devant la commission, que les pertes infligées à nos pêcheurs constituaient un élément important de la discussion et devaient être prises en considération. Ils démontrèrent que si les pêcheurs américains étaient exclus de nos côtes, il serait incapable d'alimenter leurs vastes marchés, lesquels seraient approvisionnés dans une grande mesure par nos pêcheurs qui réaliseraient

ainsi de plus grands bénéfices de la vente de leur poisson. Les témoignages sur ce point ont été nombreux, et l'on peut dire que l'indemnité n'aurait pas été aussi élevée, si la preuve n'eût pas été clairement établie. Le gouvernement a prétendu que nous n'avions aucun droit légal à cet argent, mais je pense que la validité de notre réclamation a été démontrée. Mais quelque doute qui puisse exister au point de vue légal, personne ne prétendra que nous n'ayons raison au point de vue de l'équité. Nos pêcheurs seuls ont souffert du privilège accordé aux pêcheurs américains de pêcher sur nos côtes. Aucun autre intérêt affectant le pays n'a été atteint; aucune autre classe n'a souffert. Le pêcheur seul devrait avoir le bénéfice de l'indemnité. L'honorable premier ministre prétend que nous n'avons aucun droit à cet argent qui, selon lui, appartient au Canada et devrait être appliqué au service général du pays. Comme il l'a pour l'appuyer une majorité considérable de cette Chambre, je sens qu'il est inutile de parler davantage surtout vû l'heure avancée de la nuit, mais il est mon devoir de protester contre les opinions exprimées par l'honorable premier ministre et ses collègues au sujet des pêcheries. Je dois dire que toutes les fois que j'ai parlé dans l'intérêt des provinces maritimes sur cette question, je n'ai été mû par aucun sentiment d'hostilité contre le gouvernement ou par le désir de l'embarrasser. J'ai toujours cru que ces provinces seules avaient droit à cette indemnité, et leur population est presque unanime à croire que sa réclamation est juste, et aucun argument ou aucun vote de cette Chambre ne pourra modifier cette opinion.

M. WELDON : J'aurais pensé qu'une affaire dans laquelle une aussi forte somme d'argent est en jeu et qui renferme les intérêts des provinces maritimes valait la peine d'être discutée au mérite. On nous a beaucoup parlé du Nord-Ouest, mais nous voudrions qu'on nous parlât un peu plus de l'Est; nous voulons que les droits des provinces orientales soient protégés; nous voulons savoir si nous allons être livrés.

L'honorable ministre de la justice m'a demandé de répondre, en ma qualité d'avocat, à une proposition qu'il a établie sur ce sujet. En abordant cette question, mon intention est de m'en tenir à son

aspect légal en ce qui concerne les gouvernements intéressés.

Antérieurement à la Confédération, les provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard avaient des gouvernements séparés et indépendants, mais devant allégeance à la mère-patrie. Avec les puissances étrangères, ces gouvernements n'avaient pas le pouvoir de faire des traités ou des réglemens, excepté par l'intermédiaire du gouvernement impérial.

Maintenant, quelle était la position de ces provinces relativement aux pêcheries dans nos baies et sur nos côtes? Nous savons tous que le tribunal anglais le plus élevé a rendu une décision qui implique des droits territoriaux dans la limite d'une lieue marine ou des trois milles de la côte, et que, d'après cette décision, la lieue marine fait partie du territoire du pays; par conséquent le droit à ces pêcheries dans l'espace des trois milles appartient au pays de l'intérieur; et en ce qui concerne la péninsule de la Nouvelle-Ecosse, ces pêcheries, dans les mêmes limites, appartiennent à cette province. Je ne veux pas dire qu'au point de vue impérial elles étaient propriété de la Nouvelle-Ecosse, mais c'était la propriété exclusive de la Grande-Bretagne en fidéicommiss pour la province.

En 1877 une cause fut portée en appel de Terre-Neuve au conseil privé, impliquant les droits de cette colonie à la baie Conception. Les juges anglais reconnurent les droits de Terre-Neuve à légiférer sur ce sujet.

Cette question n'est pas pour moi une question de parti ni de province, mais une question de justice. Si nous avons droit à cet argent, il doit nous revenir. Quand nous sommes entrés dans la Confédération, c'est le peuple qui l'a voulu, et je me suis incliné devant cette décision; mais si nous n'avons pas renoncé aux droits de propriété, nous les réclamons maintenant. On a dit que, vis-à-vis des pays étrangers et en ce qui concerne les droits de pêche, la Grande-Bretagne devait nous représenter. Eh! bien, le jugement du conseil privé, dans la cause dont je parlais tantôt, a été comme suit :

“ Il ne paraît pas à Leurs Seigneuries que les juristes et les auteurs en lois s'accordent sur les règles concernant la dimension et la confi-

guration qui, indépendamment d'autres considérations, peuvent conduire à la conclusion qu'une baie est, ou n'est pas, une partie du territoire de l'Etat possédant les côtes adjacentes, et ils ne savaient pas qu'elles aient jamais servi de base à une détermination judiciaire. S'il était nécessaire d'établir une règle en cette cause, la difficulté de la tâche n'empêcherait pas Leurs Seigneuries d'essayer à la remplir. Mais, dans leur opinion, la chose n'est pas nécessaire. Il leur paraît que, comme question de fait, le gouvernement britannique a, pendant un long espace de temps, exercé sur cette baie son empire qui a été reconnu par d'autres nations, ce qui démontre que la baie a été pendant longtemps exclusivement occupée par la Grande-Bretagne, — circonstance qui, devant les tribunaux de n'importe quel pays, serait très importante. Et de plus (ce qui est décisif pour un tribunal anglais) la législature britannique a, par actes du parlement, déclaré que la baie faisait partie du territoire britannique et partie du pays relevant de la législature de Terre-Neuve.

“ Pour établir cette proposition il n'est pas nécessaire de remonter plus haut qu'à l'acte 59 Geo. 3, chap. 38, passé en 1819, il y a maintenant près de soixant ans. En 1818 il avait été fait entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne à propos des pêcheries du Labrador, de Terre-Neuve et d'autres possessions de Sa Majesté dans l'Amérique Britannique du Nord, une convention par laquelle il avait été stipulé que les pêcheurs des Etats-Unis devaient avoir le droit de pêcher sur une partie des côtes (non compris la partie de l'île de Terre-Neuve dans laquelle se trouve la baie Conception), et ne devaient pas entrer dans aucune “ baie ” sur aucune partie de la côte, excepté pour s'y réfugier et réparer les avaries de leurs vaisseaux, pour acheter du bois et prendre de l'eau, et pour aucun autre objet.

“ Il paraît impossible de douter que cette convention ne s'appliquât à toutes les baies, grandes ou petites, de la côte et par conséquent à la baie Conception. Il est vrai que la convention ne liait que les deux nations qui l'avaient faite et conséquemment, malgré une forte réclamation à la propriété de la part de la Grande-Bretagne, réclamation reconnue par une puissance aussi notable que les Etats-Unis, la convention, quelle que soit sa force, n'est pas décisive. Mais l'acte en question, 59 Geo. 3, chap. 38, quoique passé principalement pour donner effet à la convention de 1818, va plus loin. Il décrète non-seulement que les sujets des Etats-Unis devront observer les restrictions imposées par la convention, mais que toutes les personnes n'étant pas nées sujettes du roi de la Grande-Bretagne devront les observer sous peine d'amende. Et en particulier, par la section 4, il est décrété que si “ une personne quelconque, ” sur la demande du gouverneur ou d'un officier agissant d'après les ordres du gouverneur, dans l'exécution d'un ordre ou d'instructions de Sa Majesté en conseil, refusait *inter alius* de sortir de ces baies, elle serait sujette à une amende de £200.

“ Il était impossible d'affirmer plus fortement la domination exclusive sur ces baies. Ainsi qu'on l'a déjà observé, la baie Conception est, dans le sens le plus étendu du mot, une baie se

trouvant dans les limites de Terre-Neuve, bien qu'elle soit d'une largeur considérable; et comme il n'y a rien pour justifier l'interprétation de l'acte de façon à en restreindre l'application aux baies qui ne dépassent pas une certaine largeur, c'est une affirmation non équivoque de la domination exclusive que la législature britannique possède sur cette baie comme partie du territoire britannique. Et comme cette affirmation de domination n'a été mise en question par aucune puissance de 1819 à 1872, année où une nouvelle convention fut faite, cette circonstance serait très forte devant les tribunaux de n'importe quelle nation pour établir que cette baie est par prescription partie du territoire exclusif de la Grande-Bretagne."

D'après cette décision, ces territoires et les trois milles de la côte appartenaient à Terre-Neuve, et la Grande-Bretagne ne les avait qu'en fidéi-commis. Le même principe s'applique aux provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'Île du Prince-Edouard, et la Grande-Bretagne tient ces territoires en fidéi-commis pour elles. A ce point de vue, en supposant que l'appropriation eut eu lieu avant la Confédération, quel est le créancier des Etats-Unis? La Grande-Bretagne, mais comme fidéi-commissaire pour les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard. Dans ce cas l'argent a été payé à la Grande-Bretagne, et celle-ci l'a remis au gouvernement canadien, et celui-ci se trouve dans la même position que la Grande-Bretagne comme fidéi-commissaire des différentes provinces de la Nouvelle-Ecosse, de l'Île du Prince-Edouard et du Nouveau-Brunswick.

Maintenant, je demanderai à l'honorable ministre de la justice de me montrer, quoique ce soit dans l'acte de l'Amérique Britannique du Nord qui donne ces pêcheries au gouvernement fédéral; il n'y a rien de tel dans l'acte. Je regrette de n'avoir pas été présent quand l'honorable député d'Halifax (monsieur Richey) a fait ses observations; mais, d'après ce qu'on me dit, il s'est servi des arguments que je me serais efforcé de faire valoir moi-même.

En substance, je prétends qu'avant la Confédération, ces pêcheries appartenaient aux provinces et qu'elles étaient tenues en fidéi-commis pour elles par la Grande-Bretagne; que celle-ci et le gouvernement fédéral, relativement à la sentence arbitrale, leurs sont dépositaires; qu'en accordant une part de l'indemnité à Terre-Neuve,

on a reconnu le droit de chacune des provinces à cette indemnité.

J'ai demandé à l'honorable ministre de la justice de nous indiquer quel article de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord conférerait ce pouvoir, et il a répondu que la 12^e sous-section est si claire que tout le monde peut la comprendre. Je prétends que cet article ne comporte pas la propriété, mais seulement le droit de législation à ce sujet. Si les pêcheries appartenaient aux provinces elles étaient propriété publique; et dans la 117^e section il est décrété que "les diverses provinces conserveront respectivement toutes leurs propriétés publiques dont il n'est pas autrement disposé dans cette acte." Les propriétés publiques comprennent les terres, mines, minéraux et pêcheries....

M. McDONALD (Pictou): Dans quelle section est-t-il dit que les pêcheries sont comprises parmi les "terres, mines et minéraux."

M. WELDON: J'ai compris que l'honorable monsieur et l'honorable député d'Halifax ont dit que la 109^e section établissait ce fait.

M. McDONALD: Non, je n'ai pas dit cela, j'ai parlé des réserves royales.

M. WELDON: La 108^e section dit:

"Les travaux et propriétés publiques de chaque province, énumérés dans la troisième cédule annexée au présent acte, appartiendront au Canada."

Et la 109^e section décrète:

"Toutes les terres, mines, minéraux et réserves royales appartenant aux différentes provinces du Canada, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick lors de l'union..... appartiendront aux différentes provinces d'Ontario, Québec, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, dans lesquelles ils sont sis et situés."

J'admet que, quant à cette section, elle se rapporte simplement aux terres, mines, minéraux et réserves royales, mais je pense que la question est élucidée par la section 117.

M. McDONALD (Pictou): L'acte de l'Amérique Britannique du Nord est une exception à un statut ordinaire, parce que tout ce qui n'est pas accordé est réserve.

M. WELDON: L'acte de l'Amérique Britannique du Nord est la même chose qu'un acte du parlement du Canada.

Lorsque la cause des écoles du Nouveau-Brunswick fut porté au conseil privé, Sa Seigneurie le juge James la traita comme tout autre statut qu'il pouvait interpréter, aussi bien que Kent ou Story. En étudiant avec soin les sections que je viens de citer, je crois qu'il est évident que les pêcheries n'ont pas été transférées au gouvernement fédéral.

Je vais citer les paroles dont s'est servi lord Shelburne, un des plus habiles juristes d'Angleterre, en donnant son opinion devant le conseil privé sur la 9^e section, à laquelle l'honorable ministre de la justice attache tant d'importance. L'avocat en cette cause, M. Benjamin, un homme de grands talents, soutenait, au sujet des terrains situés sur la côte maritime, qu'on ne pouvait en disposer, attendu qu'il était fort possible qu'on pût s'en servir pour y établir un phare.

Je vais maintenant faire connaître l'opinion du conseil privé au sujet de la 12^e section :

" Il a été dit, au cours de l'argumentation, peut-être pas avec raison, que, d'après le même principe, qu'on ne pouvait disposer d'aucune partie du terrain sur les côtes maritimes de la province, parce qu'il était possible que ce terrain fût nécessaire à l'établissement d'un phare, et que la législature fédérale adoptât un acte pour en établir un. Cet argument n'est pas heureux, attendu qu'un autre article met toute la côte maritime sous la juridiction de la législature fédérale."

Voilà la décision à laquelle on est arrivé lord Shelburne, appliquant les mots "côte maritime" à la terre et non au poisson. La 13^e cédule de la 7^e sous-section met les phares à la charge du gouvernement fédéral ; mais le juge répond que toute la côte maritime est mise sous la juridiction du gouvernement fédéral.

M. McDONALD (Pictou) : Pas du tout ; il dit absolument la même chose que moi.

M. WELDON : Si ces pêcheries sont propriétés de la province, pouvez-vous les lui enlever ? Parmi les conditions de notre entrée dans la Confédération, le Canada devait protéger nos côtes et nos pêcheries, ainsi que nos terres publiques ; mais il n'a pas le droit de prendre nos terres publiques qui sont protégées autant que les pêcheries le seraient par une marine. Prétendra-t-on que parce que ces îles sont protégées, parce que l'île du Prince-Edouard est protégée par le gouvernement fédéral, on peut nous enlever

toute cette terre ? Lorsque j'étais enfant, je voyais les navires de Sa Majesté faire le service de la protection des pêcheries ; il devrait en être encore ainsi, que nous appartenions ou non à la Confédération. Nous ne voulons pas livrer notre constitution ; nous ne l'avons jamais livrée. Nous avons à ces pêcheries un droit qui, en vertu de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, nous est resté intact. L'argent qu'a reçu le gouvernement fédéral ne lui a pas été donné pour son propre usage, mais seulement en dépôt pour les provinces. La population des provinces maritimes a besoin de ces pêcheries pour vivre, de même que la population d'Ontario a besoin de ses vastes champs, et nous réclamons les récoltes de la mer avec le même droit que les populations de l'Ouest réclament les récoltes de la terre.

M. DOMVILLE : L'honorable préopinant, qui a été élu par la ville et le comté de Saint-Jean (monsieur Weldon) prétend ce soir, représenter toute la province du Nouveau-Brunswick, et en se faisant il a enlevé la palme à l'honorable député de Queen (monsieur King) et à d'autres représentants de la province. J'aimerais bien à savoir, après tout cela, qui représente réellement le Nouveau-Brunswick.

Cependant, je dois dire à mon honorable ami que ses observations sont des plus illogiques. Nul doute qu'il va se vanter, dans la province, de l'attitude qu'il a prise ce soir au sujet de ce qu'il prétend être les droits du Nouveau-Brunswick à l'indemnité accordée par sentence arbitrale de la commission des pêcheries ; nul doute qu'il va s'attribuer le mérite d'avoir réclamé pour la province une partie de cette indemnité. Il va voir que l'honorable député de Queen ne le suivra pas. S'il avait, comme avocat, prouvé sa thèse, j'aurais voté avec lui, sans plus m'occuper des partis ni des conséquences de mon vote ; mais il ne l'a pas fait. Il proclame qu'il va voter en faveur de la justice et du droit, s'établissant par là même seul juge et jury dans la cause.

Pour attirer l'attention de la Chambre et prouver au pays qu'il a raison, il expose tout d'abord la doctrine des droits souverains du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, et essaie de baser sa cause sur le droit territorial ; mais il n'a pas tardé de trahir le motif qui l'anime,

c'est-à-dire semer le mécontentement parmi les populations des provinces maritimes. En effet, voulant donner plus de force à son argument, il prétend que le Nord-Ouest est établi aux dépens de tout le pays, ce qui est injuste, et que, par conséquent, le Nouveau-Brunswick doit avoir une compensation pécuniaire.

Je dis que ceci est illogique. S'il avait voulu atteindre son but d'une façon légitime, il aurait basé son argument sur ce qui est juste et équitable en soi. Loin de là, il s'efforce de répandre dans le pays une doctrine dont il doit connaître la fausseté, et de créer, de la manière la plus anti-patriotique possible, la discorde dans les provinces maritimes. S'il a raison quand il dit que le Nord-Ouest reçoit ce qui ne lui est pas dû, pourquoi commettre une seconde injustice en accordant au Nouveau-Brunswick une chose à laquelle il n'a pas droit? Je suppose que c'est là ce que les avocats appellent "la justice."

L'honorable monsieur dit que chaque province doit séparément allégerance à la mère-patrie. Comme avocat constitutionnel, il insulte à l'intelligence de la Chambre en disant cela. Pour prouver sa thèse, il affirme que nous devons notre existence, un peu comme les corps constitués, au gouvernement britannique de qui nous vient notre charte au delà de laquelle nous ne pouvons aller. Il cite comme exemple l'affaire du lieutenant-gouverneur de Québec. Nous étions, ainsi qu'il le dit, obligés de nous débarrasser de lui; ce qui prouve que nous avons le droit d'intervenir dans les affaires de cette province ou de toute autre province. De ce que le lieutenant-gouverneur conserve sa charge au gré et bon plaisir du gouverneur-général en conseil, il en conclut que chacune des provinces a des droits territoriaux aussi bien que des droits souverains. Il sait pourtant mieux que cela, et il ne peut apporter aucune autorité à l'appui de cette assertion.

Il dit de plus, comme preuve évidente, que dans sa jeunesse il voyait un navire de guerre veiller aux pêcheries, ce qui tendrait à prouver que si l'Angleterre protégeait les pêcheries c'est qu'elles lui appartenaient. Si le gouvernement britannique gardait ces pêcheries, c'est qu'il les possédait exclusivement, sans égard aux droits territoriaux dont parle l'honorable préopinant, et quand il les

céda au Canada, il retira sa flotte. C'est une preuve que l'intention du gouvernement britannique était que le gouvernement du Canada eût à l'avenir la propriété de ces pêcheries et les protégeât à ces propres frais, ce qu'il a fait depuis la Confédération.

Selon mon opinion comme citoyen du Nouveau-Brunswick, cet argument aurait dû être basé sur nos justes droits, si nous en avions. Mon honorable ami n'a pas prouvé à la Chambre que cet arrangement nous ait été préjudiciable. Si le Canada n'avait pas obtenu cet argent du gouvernement britannique, aurait-il osé dire que nous avions des réclamations contre le gouvernement fédéral! Non, monsieur l'Orateur. Mais parce que quelques-uns de nos biens ont réalisé une certaine valeur, il prétend que nous devons faire un second marché avec le gouvernement fédéral. Lorsque nous sommes entrés dans la Confédération nous avons remis nos propriétés à ce dernier. nous en avons reçu ce qu'à cette époque nous considérons être un *quid pro quo*, et nous devons en subir les conséquences.

En donnant mon vote ce soir, je suis aussi pénétré que l'honorable monsieur du sentiment de ce qui est juste et de ce qui ne l'est pas. Comme lui, je ne cherche pas à faire de l'exploitation politique. L'intelligent comté que je représente me réélira aussi longtemps que je donnerai un vote honnête, lors même qu'à son point de vue je me tromperais en le donnant. Il ne s'attend pas que j'approuve ou que je donne un vote à effet, dans le but de me faire une popularité facile. Je suis certain qu'il me saura gré d'un vote honnête, lors même que ce vote empêcherait le Nouveau-Brunswick de recevoir une somme d'argent à laquelle il n'a pas droit; et j'espère toujours voter en me guidant sur des considérations plus larges et plus patriotiques que celles qui guident ce soir mon honorable ami.

Lorsque l'année dernière, je proposai des résolutions adverses à l'honorable ministre des chemins de fer à propos de sa politique et de son administration du chemin de fer Intercolonial et dans l'intérêt du Nouveau-Brunswick, ai-je eu le concours de mes collègues représentant cette province et des honorables membres de la gauche? Non; pas un membre de l'opposition n'a dit un mot en faveur de ma cause, pas un n'a soutenu nos droits,

bien qu'ils m'eussent dit dans les coulisses qu'ils étaient disposés à m'appuyer. La population du Nouveau-Brunswick saura apprécier comme elle le mérite cette tentative de l'opposition de créer des embarras.

L'honorable député de Saint-Jean (M. Weldon) nous a dit ce soir qu'il avait accepté la Confédération avec toutes ses conséquences. C'est un aveu naïf de sa part, puisque quelques minutes après il déclare qu'elle ruine le Nouveau-Brunswick. Toujours illogique ! Pourquoi accepter une politique qui ruine sa province ?

J'ai l'intention de voter en faveur des résolutions du très honorable chef du gouvernement : d'abord parce que nous lui avons confié l'administration des affaires du pays et que nous avons confiance dans son jugement comme avocat constitutionnel, et ensuite parce que je n'ai rien entendu qui réfute les arguments qu'il a fait valoir, ainsi que d'autres membres, contre les résolutions de l'honorable député d'Inverness (monsieur MacDonnell). Je suis prêt à rencontrer mon honorable ami de Saint-Jean ou n'importe quel autre représentant du Nouveau-Brunswick, soit dans mon comté ou dans le leur, et à prouver la rectitude du vote que je vais donner ce soir.

M. FORTIN : Ayant pris l'initiative de cette question l'année dernière, je désire faire quelques observations dans la présente occasion.

Les résolutions que j'ai présentées au cours de la dernière session n'étaient pas à l'effet que les provinces avaient individuellement des droits territoriaux aux pêcheries, ni que la population maritime avait un droit absolu à l'indemnité accordée par la sentence arbitrale ; mais elles exprimaient l'idée " qu'il n'est que juste et équitable que ce qui vient des pêcheries retourne aux pêcheries." Lorsque nous présentâmes ces résolutions relatives à l'indemnité, lorsque nous défendîmes nos idées à ce sujet, avions-nous des motifs personnels ou de section ? Non, pas du tout ; les résolutions sont consignées aux archives de la Chambre, et elles parlent d'elles-mêmes. Nous nous sommes placés sur le large terrain international ; car les pêcheries sont un élément important dans les ressources générales de ce pays, car le produit des pêcheries, vendu ici et surtout à l'étranger apporte au trésor

un revenu qui est dépensé dans toutes les parties de la Confédération. Oui, en présentant nos résolutions nous étions inspirés par un esprit national.

J'ai foi en la politique nationale ; mais je crois aussi qu'elle devrait être étendue aux extrémités de la Confédération et non pas restreinte, dans l'application pratique de ses bienfaits, au centre seulement. Il n'est pas d'industrie qui ait, plus que les pêcheries, besoin de l'aide efficace et amicale du gouvernement, attendu que leur exploitation est entourée de désavantages particuliers. Le pêcheur pratique son rude métier au milieu des tempêtes, contre les grands vents, et souvent au péril de sa vie. En ce pays, par suite de la rigueur du climat il est obligé de suspendre ses opérations pendant une partie considérable de l'année, et même en été durant des semaines toutes entières. J'ai entre les mains une statistique préparée avec soin et qui établit que les pêcheurs de Gaspé et du Labrador, par exemple, ne peuvent pas faire la pêche, en moyenne, pendant plus de 100 jours sur les 365 de l'année. En présence de ces faits, on avouera qu'ils ont droit à ce que le gouvernement les aide dans une certaine mesure en allégeant les misères de leur métier hasardeux.

En présentant mes résolutions l'année dernière, je n'ai pas prétendu que nous eussions droit à cette indemnité, ni que nous eussions des droits territoriaux ; je n'ai pas prétendu et je ne prétends pas, non plus, que l'argent de cette indemnité n'appartint pas au gouvernement fédéral. J'ai l'honneur de représenter un comté dont les trois quarts de la population tirent directement des pêcheries leurs moyens d'existence. Il me ferait peine de voir ces pêcheries sous le contrôle des gouvernements locaux, parce qu'ils n'auraient pas le pouvoir, ni la volonté peut-être, qu'a le gouvernement fédéral de les protéger.

En présentant mes résolutions j'ai dit : N'est-t-il pas juste et équitable que cet argent soit dépensé de façon à développer ces pêcheries. En adoptant de bonnes mesures, nous pourrions faire renaitre ces fonds de pêche dont quelques-uns ont été épuisés durant les vingt-cinq dernières années, et développer la production de ceux qui existent encore, en sorte que les pêcheries deviendraient une source intaris-

sable pour les populations qu'elles feraient vivre. Si nous ne faisons rien dans ce sens, les manufacturiers perdront l'appoint des meilleurs clients qu'ils aient aujourd'hui.

En effet, que disent les économistes ? Que le marché national est le meilleur que puissent avoir les marchands. Les artisans de nos villes et les cultivateurs de nos campagnes ont les marchés du centre ; mais le marché le plus considérable et le plus favorable ne se trouve-t-il pas dans les provinces maritimes dont la population, qui compte un demi million, vit des pêcheries ?

On a dit que les pêcheurs sont, en général, imprévoyants. Malheureusement, en effet, la plupart d'entre eux dépensent tout ce qu'ils gagnent ; mais ils constituent, pour tout cela, une classe d'hommes robuste et morale qui mérite la considération du gouvernement autant pour le moins, que tout autre classe. Comparativement à la population, ils consomment, en fait d'articles fabriqués et sujets à l'impôt, trois fois plus que les cultivateurs. Je regrette de ne pouvoir retrouver en ce moment des statistiques qui m'ont été envoyés par des marchands de Gaspé et qui donnent la quantité d'effets qu'ils consomment.

J'ai voté en faveur de la politique nationale, pensant qu'elle s'appliquerait à toutes les classes de la population. Aujourd'hui, par l'effet de cette politique, les pêcheurs et les navigateurs sont, en quelque sorte, taxés plus lourdement qu'avant son établissement. C'est pourquoi le gouvernement devrait avoir quelque considération pour eux en protégeant leur industrie comme compensation de l'augmentation des impôts.

En traitant cette question l'année dernière, je me suis efforcé de prouver—et je pense m'être fait comprendre par cette honorable Chambre, car j'ai invoqué des arguments irréfutables que me fournissait la preuve établie par la commission d'Halifax—“qu'admettre les Américains à la participation de nos pêcheries, ce serait amoindrir la production de ces dernières pour nos pêcheurs.” Quand un cultivateur cultive seul une étendue de terres donnée, il peut en recueillir toute la récolte, ou du moins celle de la partie qu'il a semée, mais qu'il y ait deux cultivateurs sur cette même terre, il faudra en diviser les produits. Il en est exacte-

ment de même de nos pêcheries. Avant le traité de Washington, nos pêcheurs avaient leurs pêcheries à eux ; mais depuis, leurs chances de prendre le poisson ont considérablement diminué, grâce à l'admission des Américains sur nos fonds de pêche.

Je vais voter en faveur de la proposition du très-honorable chef du gouvernement, parce que, si elle est adoptée, elle n'empêchera pas la solution à laquelle grand nombre des honorables représentants des provinces maritimes travaillent patiemment, comme moi, depuis la réunion de ce parlement.

L'honorable député d'Inverness (monsieur MacDonnell) qui a présenté les résolutions dont nous nous occupons en ce moment, m'a calomnié en essayant de faire croire au pays que j'avais proposé mes résolutions à la fin de la dernière session, parce que je savais qu'elles n'avaient aucune chance de passer. Eh ! bien, j'ai toujours un but dans ce que je fais, mais c'est un bon but. Celui que j'avais alors était de donner à tous les intéressés le temps de bien étudier la question afin que, quand le parlement en eut été définitivement saisi, elle eut plus de chance de succès. Si ces résolutions de l'honorable député d'Inverness n'avaient pas été présentées, j'aurais proposé les miennes, non sans être secondé, mais avec le consentement et l'approbation de tous mes amis ; et je me serais efforcé de convaincre le pays que ce que nous demandons est juste et équitable. Ces résolutions m'ont fermé la porte pour cette année ; mais l'année prochaine, je présenterai les miennes, avec la certitude que la Chambre les acceptera ; dans ce cas, nous n'aurons pas raison de regretter ce qui a été fait, car ce sera le meilleur moyen d'augmenter la protection, et, conséquemment, la production des pêcheries.

Les Etats-Unis font des efforts considérables dans ce sens, car ils comprennent l'importance de la chose ; ils se sont persuadés que la mer, de même que la terre, est capable de fournir à la consommation de millions d'habitants. Ils ont tenté, cette année, une expérience qui a déjà produit des fruits.

Si nous ne protégeons pas nos pêcheries, les bancs de morue et d'autres poissons seront détruits par les Américains. Plusieurs de nos pêches sont encore assez bonnes. Cependant, j'ai démontré, l'an-

née dernière, qu'un grand nombre de nos fonds de pêche sont à moitié ruinés ; et si nous y laissons venir, pendant plusieurs années encore, les Américains avec les engins dont ils se servent, avant dix ans nos pêcheries ne donneront plus que la moitié de la production qu'elles donnent aujourd'hui.

J'espère, M. l'Orateur, que le gouvernement va prendre ces faits et ces circonstances en sérieuse considération. Tous les honorables représentants de comtés maritimes qui ont pris la parole en cette occasion ont attesté la grande importance de cette industrie pour tout le pays. Il faut espérer que le gouvernement, la comprenant lui aussi, protégera notre population contre la voracité des pêcheurs américains et contre leurs appareils de pêche destructeurs, qui ont fait leur fortune aux dépens de la destruction de nos pêcheries. En outre, nous devons travailler à récupérer les pêcheries, aujourd'hui épuisées sur plusieurs de nos baies et autres fonds de pêche.

Profondément convaincu de la rectitude de ces opinions, et certain que les résolutions dont la Chambre est saisie seront négatives, mon intention est de voter en faveur de l'amendement du très-honorable chef du gouvernement.

M. CASGRAIN : Cette question est très importante, et ne doit pas être traitée au point de vue des partis. J'ai lu le sous-amendement avec attention, et je l'approuve tout à fait. Il explique exactement la loi constitutionnelle qui nous régit et dispose entièrement de l'abstraite question de la constitution.

Mais nous devons nous donner garde de confondre deux choses qui sont bien différentes : la question abstraite du droit qu'a le gouvernement fédéral à l'indemnité et l'usage particulier qui doit être fait de cette indemnité de façon à rendre justice aux intéressés, et non pas seulement à protéger les pêcheries maritimes, mais encore à entretenir et à développer leur bon rapport. Bien que cette indemnité soit une compensation générale pour le gouvernement fédéral, nul doute que l'intention des arbitres a été qu'une partie devait en être donnée aux provinces maritimes à titre de compensation des frais et du tort qui en sont résultés pour certains particuliers dans les différentes provinces. Partie de cette indemnité doit être donnée à ces particuliers. Je ne dis

pas, cependant, qu'elle doive aller aux gouvernements locaux.

Il y a aujourd'hui sur la baie de Fundy, sur la baie des Chaleurs et sur les côtes de Saint-Laurent, des concessions de terres qui datent d'avant 1763, et qui doivent être protégées et maintenues telles qu'elles existaient alors. Des concessions spéciales ont été données par la couronne de France à des propriétaires de pêcheries dans la baie de Fundy et à Québec. Je connais à Kamouraska une concession qui a été accordée par le roi de France relativement à une pêche de marsouins.

Je cite ce fait pour démontrer comment nous négligeons le côté historique de la question. Vous parlez de la limite des trois milles avant 1763, tandis qu'elle n'existait pas *quoad* ces droits privés. Ce fait vient à l'appui de la position prise par l'honorable chef du gouvernement, car il démontre que l'indemnité ne doit pas aller aux législatures locales, mais doit être divisée entre le gouvernement fédéral et les particuliers qui ont été lésés. J'ai l'intention de voter en faveur du sous-amendement, réservant mon opinion sur ce qui pourra être fait par la suite pour améliorer la position des différentes provinces.

M. KILLAM : Après avoir entendu, l'année dernière, l'honorable député de Gaspé (monsieur Fortin) discourir pendant toute une après-midi sur la question des pêcheries, après l'avoir entendu énoncer aussi chaleureusement la doctrine de la création d'un fonds pour le bénéfice des pêcheries, il nous est pénible de l'entendre se plaindre maintenant de ce que le gouvernement n'a pas adopté son idée au sujet de l'affectation de l'indemnité. Pour son dévouement, l'honorable député de Gaspé mérite les sympathies de la Chambre. Personne n'est mieux informé que lui sur le sujet. Mais nous en sommes encore à savoir de lui, de l'honorable député d'Halifax (monsieur Richey) et de tous ceux qui ont pris la parole jusqu'ici, ce que le gouvernement se propose de faire avec l'indemnité des pêcheries : c'est pourtant la grande question.

Je me permettrai de rappeler à la Chambre tout ce qui est arrivé à propos de cette question depuis le commencement. L'année dernière, nous avons eu le grand discours de l'honorable député de Gaspé qui a occupé toute l'après-

midi d'un samedi. Cette année la question a été amenée sur le tapis par l'honorable député d'Inverness (monsieur MacDonnell) le 22 mars. Ce jour-là l'honorable ministre des finances déclara qu'il n'était pas opportun de la discuter, attendu qu'il avait à déposer sur le bureau de la Chambre certains documents qui nous permettraient de mieux comprendre la question. Nous avons attendu jusqu'à aujourd'hui, et voilà que l'honorable député d'Halifax dit qu'elle est hors d'ordre.

La politique du gouvernement sur cette question a été une politique de retards : il n'a cherché qu'à l'é luder. Sans doute il peut imposer à la Chambre la politique qu'il lui plaît. Il a l'argent provenant de l'indemnité, et il entend le garder. Il ne fera pas même exécuter dans la Nouvelle-Ecosse les travaux publics qui sont absolument nécessaires. Plusieurs demandes lui ont été adressées, et ceux qui les ont faites ont à peine reçu une réponse polie. Les pêcheurs méritent que leur industrie soit encouragée, les havres améliorés et les rivières draguées afin de pouvoir poursuivre leurs opérations avec plus de succès. Les pêcheurs sont patients, ils ne font pas beaucoup de bruit, mais ils attendent des temps meilleurs. Ils savent que le gouvernement actuel n'a rien fait pour eux, excepté d'augmenter les taxes ; mais ils attendent l'occasion d'aider à l'avènement d'une nouvelle administration qui saura mieux tenir compte de leurs réclamations.

M. ANGLIN : L'amendement proposé par l'honorable premier ministre soulève plusieurs questions que j'aimerais à traiter au long ; mais comme l'heure est très avancée, je dois me borner à exprimer mon désaveu de quelques-unes des propositions qu'il contient.

Ainsi, je ne suis pas prêt à accepter la proposition que les pêcheries appartiennent au gouvernement fédéral et non aux provinces, au gouvernement fédéral de son propre droit et non comme fidé-commissaire pour les provinces. Je ne suis pas prêt non plus à me rallier à la proposition émise par l'honorable premier ministre, que le gouvernement fédéral est justifiable de mettre cet argent dans son trésor parce qu'il pourrait survenir, par la suite, des difficultés qui le forceraient à faire des dépenses pour la protection

des pêcheries. Ce serait une raison pour que, si le traité était renouvelé de temps en temps, le produit des pêcheries allât pour toujours dans le trésor fédéral.

L'honorable premier ministre a cru devoir affirmer que les habitants des côtes maritimes, qui se livrent à l'industrie des pêcheries, jouissent d'avantages plus grands que ceux qui habitent l'intérieur du pays, attendu que, indépendamment des terres qu'ils possèdent, ils peuvent aussi faire la pêche. Or, ceux qui connaissent la position de nos pêcheurs savent que l'honorable premier ministre l'a représentée sous un jour beaucoup plus favorable qu'elle ne l'est réellement. En général, leurs terres sont d'un rapport médiocre, et bien peu de ceux qui les habitent sont cultivateurs : presque tous comptent sur la mer pour leur subsistance.

Il est assez vrai que la population d'Ontario a le droit de partager le bénéfice de ces pêcheries, de même que celle de toutes les autres parties des possessions britanniques ; mais, comme question de fait, elles ne s'en prévalent pas, et il s'ensuit que tout ce qu'on donne aux Américains est enlevé aux pêcheurs. On a prétendu que nos pêcheurs n'ont souffert aucun préjudice par suite du traité, et que, par conséquent, ils n'ont aucun titre à des compensations. Les pêcheurs de la Baie-des-Chaleurs se plaignent de ce que les Américains, avec leurs rets énormes, leur enlèvent tout le poisson, et qu'ils n'ont pas le succès qu'ils auraient si ces voisins incommodes étaient exclus.

Je ne prétends pas que les provinces, comme provinces, ont droit à cet argent ; mais le peuple a le droit d'exiger qu'il soit appliqué d'une manière judicieuse au développement des pêcheries et à leur protection, ainsi qu'à aider les pêcheurs dans l'exploitation de leur industrie difficile et entourée de dangers. On a fait pour les pêcheries beaucoup moins qu'on avait promis, et il faut beaucoup plus. Si le budget démontre, quand il sera produit, que le gouvernement a l'intention d'être plus libéral qu'il ne l'a été jusqu'ici à l'égard des pêcheurs, il se trouvera dans une meilleure position que maintenant. On prétend que le parlement a le droit d'appliquer ces deniers comme il l'entend ; aussi les consacre-t-il à peu près tous au Nord-Ouest et n'en réserve que peu pour

les provinces maritimes et pour les pêcheurs.

M. GILLMOR: J'ai suivi le débat avec beaucoup d'attention. Je n'ai jamais eu de doute sur l'équité du titre des provinces maritimes à cette indemnité. J'ai écouté le discours de l'honorable député d'Halifax (monsieur Richey) et son argumentation si claire, si lucide, et je suis sûr que, quel que soit le résultat de ce débat, les provinces maritimes lui tiendront compte de l'habileté avec laquelle il a défendu leurs intérêts. Il a établi très clairement, non-seulement la justice, mais encore la légalité de la réclamation.

Bien que je ne suis pas exempt des animosités de parti et que je me laisse quelquefois dominer par elles, cependant, en voyant la situation délicate dans laquelle se trouve le gouvernement, je n'essaierai pas d'ajouter à son embarras. Je crois qu'il est en mesure de juger la cause avec désintéressement, tout aussi bien que ses adversaires. Cette question demande à être traitée avec impartialité, et je suis disposé à l'envisager à ce point de vue.

J'ai aimé les arguments que l'honorable chef de l'administration a fait valoir ! mais j'incline plutôt vers les conclusions auxquelles en est arrivé l'honorable député d'Halifax. Il est possible, toutefois, que mon jugement soit influencé. Je concours dans les observations de l'honorable ministre au sujet des pêcheurs pauvres. Il y a un grand nombre de pêcheurs dans mon comté, et, sans vouloir les flatter, je dois dire qu'aucune autre classe de la population du comté de Charlotte n'est dans des circonstances plus aisées que les pêcheurs. On ne saurait invoquer la raison de leur pauvreté pour appliquer cet argent à leur bénéfice spécial, car ils sont autant en mesure de se soutenir eux-mêmes que les autres classes de la société.

Je ne partage pas l'idée que l'indemnité devrait être consacrée à la protection des pêcheries. Nous ne savons par quel côté la Confédération pourrait être d'abord envahie ; mais, que l'argent soit divisé entre les provinces ou ne le soit pas, j'espère qu'on fera quelque chose pour les pêcheurs. Je ne considère pas que les phares de la côte leur soient d'une grande utilité ; je ne sache point qu'il en ait été établi spécialement pour eux. Depuis quelques années j'ai fait l'essai d'un cor d'alarme dans une localité où résident grand nombre de pêcheurs. En 1878 le

parlement avait voté un crédit de \$2,500 pour l'établissement d'un quai et d'un brise-lames à Grand Manan. Ce crédit était faible, mais il aurait constitué une protection pour les petits bateaux : il n'a jamais été dépensé. Je crois que le moins qui puisse être fait pour les pêcheurs, c'est de construire de petits brise-lames où ils puissent se réfugier dans les gros temps.

M. GIROUARD (Kent): Je laisserais passer cette question comme j'en ai laissée passer bien d'autres, depuis que j'ai l'honneur de siéger dans cette Chambre, sans prendre la parole, si l'intérêt de mes commettants ne m'y contraignait.

La question qui nous a occupés jusqu'à cette heure si avancée de la nuit, intéresse au plus haut point les habitants du Nouveau-Brunswick. C'est pour eux, comme pour ceux de la Nouvelle-Ecosse et de l'Île du Prince-Edouard, une question de la première importance. Or, parmi les habitants du Nouveau-Brunswick, nuls ne sont plus affectés par cette question des pêcheries que ceux qui habitent les côtes du Nord et du détroit de Northumberland.

J'ai l'honneur, de représenter un comté dont une grande partie des habitants vivent, en totalité ou en partie, du produit de la pêche, et c'est pour moi un devoir d'exprimer devant cette Chambre l'opinion des personnes directement intéressées dans cette importante industrie.

Je dis, M. l'Orateur, que cette question est d'un intérêt vital pour les provinces maritimes, et voici pourquoi : elle fournit le pain quotidien à des milliers de personnes qui se livrent exclusivement à la pêche ; elle est encore d'une grande importance parce qu'elle est une des principales ressources, pour ne pas dire la première, des provinces d'en-bas. La valeur de nos pêcheries, telle que démontrée par les statistiques, prouve à l'évidence, qu'une somme considérable de travail et de capitaux, est employée annuellement à l'exploitation de cette industrie. C'est en réalité pour nous une source de richesse sans rivale.

L'année dernière encore les statistiques accusent le chiffre de \$3,499,516 comme valeur du poisson exporté à l'étranger. La valeur du poisson pêché sur les côtes du Nouveau-Brunswick, d'après le dernier rapport, est de \$2,305,790.69 ; sur

les côtes de la Nouvelle-Ecosse de \$6,131,599.64, et de l'Île du Prince-Edouard de \$840,344.22 ce qui fait un total de \$9,277,734.55, sans compter pour les autres provinces \$3,937,944.28 que l'on doit ajouter à ce dernier montant; grand total pour le Canada: \$13,215,678.83. Voilà, M. l'Orateur, la valeur de nos pêcheries; c'est une somme considérable. Si l'on veut maintenant consulter de nouveau les statistiques, nous constaterons que cette industrie possède à la Nouvelle-Ecosse, 11,367 bâtiments et chaloupes, donnant de l'ouvrage à 26,527 hommes; dans la province du Nouveau-Brunswick nous verrons qu'elle possède 4,636 bâtiments et chaloupes, donnant de l'ouvrage à 8,712 hommes, et dans l'Île du Prince-Edouard, 1,804 bâtiments et chaloupes, employant 51,296 hommes, ce qui fait un total pour les provinces maritimes de 17,807 bâtiments et chaloupes employés à la pêche, donnant de l'ouvrage à 92,535 personnes.

N'est-ce pas là, monsieur l'Orateur, une industrie productive et une source de revenus importants pour les provinces d'en-bas surtout? Que l'on étudie la topographie de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard, et l'on verra que la population est presque exclusivement fixée le long des côtes et des rivières. Or, toutes les côtes de ces trois provinces sont plus ou moins poissonneuses, et les habitants français, acadiens, anglais, irlandais et écossais, demandent à la mer une portion, et souvent la totalité de ce qu'ils leur faut pour vivre. Le poisson n'est pas seulement un article d'exportation, il est encore un article d'alimentation, et le plus précieux, pour les habitants des provinces maritimes. Il est en grande partie leur nourriture journalière, et souvent dans des années difficiles, des localités entières doivent leur existence au seul produit de la pêche.

À la quantité exportée à l'étranger, à la quantité consommée dans les provinces d'en-bas, si nous ajoutons ce qu'il y a de poissons de toutes sortes écoulés sur les marchés d'Ontario et Québec, nous serons d'avantage forcés d'avouer que la question des pêcheries n'est pas inférieure à toute autre qui puisse se présenter devant cette Chambre, mais qu'elle doit, au contraire, attirer la plus sérieuse attention des représentants du peuple.

Je partage l'opinion de l'honorable député d'Inverness, jusqu'à ce point-ci: c'est qu'il faut indemniser d'abord les provinces qui ont souffert; mais cela doit se faire d'une manière judicieuse, et sans injustice aux provinces-sœurs. Je pourrais me tromper, mais l'honorable député ne m'a pas paru sincère en présentant cette motion devant cette Chambre. J'ai cru entrevoir que c'était purement et simplement un prétexte d'attaquer l'administration actuelle, et de l'embarrasser. Aussi, n'a-t-il pas immédiatement profité de cette occasion pour déverser le trop-plein de sa bile? Quand on désire une chose, on prend les moyens de l'obtenir. Mais quels moyens l'honorable député a-t-il pris pour obtenir l'objet de sa requête? Il a attaqué, il a même injurié ceux à qui il s'adresse pour obtenir un faveur. C'est donc qu'il tient guère à cette faveur. Il prétend tenir beaucoup à sa motion, s'il y tient, c'est plutôt pour lui-même que pour ses électeurs qui auraient alors un représentant très-mal habile.

Nous avons obtenu une indemnité pour nos pêcheries—ce qui veut dire d'abord que nos pêcheries ont été lésées—et ensuite que le forfaitier a restitué une somme représentant la valeur, ou à peu près, des dommages causés. Le gouvernement américain a payé cette indemnité, mais maintenant la question devant cette Chambre est de décider quel usage le gouvernement devra faire de cet argent reçu en compensation des torts faits à nos pêcheries par les pêcheurs américains. Je serais d'avis qu'un certain montant, l'intérêt au moins, fût employé à réparer le mal qui a été fait. Maintenant il y a divergence d'opinion quant à la manière d'employer cet argent. Mon honorable ami d'Inverness admet, comme moi, que les provinces maritimes ont souffert considérablement des suites de l'intervention des Américains sur nos bancs de pêche. Puisqu'il veut que cet argent soit remis aux provinces qui ont été lésées, il doit donc désirer comme moi que les pêcheries reçoivent la compensation qui leur est due. Or, il n'y a, comme le premier ministre l'a si bien démontré, qu'un gouvernement qui a le contrôle et la surveillance de nos pêcheries: c'est le gouvernement du Canada. Seul il a le droit de protéger et d'améliorer nos pêcheries. Les provinces ne pourraient nullement employer cet argent au bénéfice des pêcheries qui sont entière-

ment en dehors de leur domaine. Vouloir distribuer cette somme de \$4,500,000 aux gouvernements locaux, serait enlever au gouvernement du Canada, les moyens de protéger nos pêcheries. Nous devons donc laisser cette somme considérable à l'administration du Canada ; mais comme cette acquisition est le fruit de nos pêcheries, nous nous attendons naturellement à rencontrer de la libéralité lorsque nos pêcheurs demandront de l'aide et de la protection, ce dont ils ont réellement besoin ; et le gouvernement du jour ne permettra de lui donner l'avis suivant : voir immédiatement à l'amélioration de nos pêcheries qui ont été jusqu'à ce jour trop négligées, car la question de nos pêcheries mérite plus qu'une attention secondaire.

Les pêcheries ont toujours été une des premières ressources du Canada. Avant la conquête, ratifiée par le traité de 1763, les ressources du Canada, et ces ressources étaient immenses, consistaient dans ses pêcheries et ses pelleteries. Les pelleteries, l'exportation des fourrures est presque ruinée, épuisée ; il nous reste encore celle de la pêche. Cette industrie devrait être sauvegardée par la création d'un fonds dont l'intérêt serait consacré à développer nos pêcheries, destiné à réparer, par tous les moyens possibles, les torts qu'elles ont souffertes de la part des pêcheurs américains. Par ce moyen les produits de nos pêcheries augmenteraient considérablement ; nos pêcheurs en retireraient, pour eux-mêmes et pour le pays, de plus grands bénéfices, et leurs travaux deviendraient moins rudes et moins dangereux.

Ces quelques suggestions ne recevront peut-être pas l'approbation des députés des provinces de l'Ouest, parce qu'ils représentent des comtés beaucoup moins intéressés dans les pêcheries, ou qui ne le sont point du tout.

Mais en raisonnant ainsi, ceux qui représentent les provinces maritimes ne pourraient-ils pas dire : A quoi nous sert le chemin de fer du Pacifique ? Pourquoi dépenser des sommes énormes pour l'émigration et la colonisation ? On nous répondra : la fertilité du sol, dans l'Ouest, qui fournit en partie la farine aux consommateurs des provinces d'en-bas, détermine, ou plutôt justifie le gouvernement d'encourager la colonisation et de favoriser l'agriculture. Le Nouveau-Brunswick,

la Nouvelle-Ecosse et l'Île du Prince-Edouard, à raison de ce qu'ils sont tous entourés de baies et de rivières, ont sur le Canada de l'Ouest des avantages qui compensent pour la qualité inférieure de leur sol. Ces avantages sont les vastes et riches pêcheries, lesquelles, si elles étaient protégées et encouragées, seraient sans rivales au monde. Les provinces maritimes ont donc pour principales ressources les pêcheries, de même que les provinces de l'Ouest ont leurs céréales. Or, si la politique nationale veut dire protection à toutes les industries du Canada, il ne faut pas seulement protéger les manufactures, les mines et l'agriculture, il faut aussi protéger les pêcheries. Je suis en faveur de la protection nationale, mais je la veux complète. Je ne la veux pas seulement pour les manufactures et les produits minéraux, je la veux pour toutes nos sources de revenus et avant tout pour nos pêcheries qui ont un grand besoin de protection, exposées comme elles le sont à être épuisées.

Les députés des provinces maritimes ont fait quelques sacrifices l'année dernière pour arriver à une entente avec les députés des autres provinces sur la question de la protection. C'est le tour de ces derniers maintenant à montrer pour nous de la bonne volonté. Comme je suis responsable, devant mes électeurs, de mes parole comme de mes votes, je dois dire que je voterai en faveur de l'amendement du très-honorable chef du gouvernement, dont les bonnes dispositions, si bien connues au reste, me permettent d'attendre la protection de nos pêcheries, ce qui serait à douter de la part de l'auteur de la motion. En terminant je dirai qu'il ne faut pas seulement songer à protéger le charbon, la farine, à protéger une province au détriment des autres, mais qu'il faut surtout, et peut-être avant tout une protection mutuelle et équitable.

Motion faite et question posée sur l'amendement (*Sir John A. Macdonald.*)

La Chambre se divise :—Pour, 126 ; contre, 30.

POUR :

Messieurs

Angers	Landry
Arkell	Lane
Baby	Langevin
Baker	LaRue
Bannerman	Little

Barnard	Macdonald (Victoria CB)
Beauchesne	McDonald (Pictou)
Benoit	Macdonell (Lanark N.)
Bergeron	Mackenzie
Bolduc	Macmillan
Boulbee	McCallum
Bourbeau	McCaig
Bowell	Macdougall
Brooks	McGreevy
Brown	McInnes
Burster	McLennan
Burnham	McQuade
Cameron (Victoria N.)	McRory
Carling	Malouin
Caron	Massue
Casey	Merner
Casgrain	Méthot
Cimou	Montplaisir
Colby	Mousseau
Connell	O'Connor
Costigan	Oliver
Coughlin	Olivier
Coupal	Orton
Coursol	Ouimet
Currier	Paterson (Brant Sud)
Cuthbert	Paterson (Essex)
Daoust	Perrault
Dawson	Pinsonneault
Desaulniers	Platt
Desjardins	Plumb
Domville	Pope (Compton)
Drew	Poupore
Dugas	Rinfret
Elliott	Ross (Middlesex Ouest)
Ferguson	Rouleau
Fitzsimmons	Routhier
Fleming	Royal
Fortin	Ryan (Marquette)
Fulton	Ryan (Montréal Centre)
Gault	Rykert
Gigault	Skinner
Gillies	Sproule
Girouard (Jacques Cart.)	Strange
Girouard (Kent, N. B.)	Tassé
Grandbois	Tellier
Gunn	Thompson (Cariboo)
Haggart	Tilley
Hay	Tupper
Hesson	Vallée
Hilliard	Vanasse
Hooper	Wade
Houde	Wallace (Norfolk-Sud)
Hurteau	Wallace (York Ouest)
Ives	White (Cardwell)
Jones	White (Renfrew N.)
Keeler	Williams
Kilvert	Wiser
Kranz	Wright—126

CONTRE :

Messieurs

Allison	Kaulbach
Anglin	Killam
Bill	King
Bourassa	Longley
Brecken	Macdonald (King, IPE)
Burpee (Sunbury)	McDonald (Vict, N. E.)
Daly	Melsaac
Doull	McLeod
Dumont	Muttart

Fiset	Ogden
Flynn	Pickard
Geoffrion	Richey
Gillmor	Robertson (Shelburne)
Hackett	Rogers
Haddow	Weldon.—30

Question résolue dans l'affirmative.

M. KILLAM : Je désire dire que je n'ai exprimé aucune opinion sur le mérite de la question ou sur la manière dont on devrait disposer de l'indemnité des pêcheries. J'ai seulement essayé de provoquer l'opinion du gouvernement à cet égard. Je regrette d'avoir à voter avec les partisans toriens du très-honorable chef de l'administration, mais je n'ai pas d'autre alternative en cette occasion.

La motion, telle qu'amendée, est adoptée.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

Les motions suivantes sont adoptées séparément :

Ordre de la "Chambre—Etat indiquant la quantité de bois de construction acheté pour l'usage du chemin de fer Intercolonial, du 1er octobre 1874 au 1er mars 1880, les noms des vendeurs, la quantité fournie par chacun d'eux, le prix de vente, et le chiffre payé à chacun.—(M. Anglin).

Ordre de la Chambre—Copie de tous documents relatifs à la récente nomination d'un maître de poste à Mount Pleasant, comté de Durham.—(M. Williams).

La Chambre s'ajourne à
quatre heures
vingt-cinq minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 8 avril 1880.

M. l'Orateur prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

BILL RETIRÉ.

M. ROYAL : Je propose :

Que le bill (No. 26) à l'effet de constituer la compagnie du chemin de fer d'Emerson et de la Montagne à la Tourte soit retiré et que l'honoraire payé pour ce bill soit remboursé, moins les frais d'impression et de traduction.

M. MACKENZIE : Il me semble que la motion ne va pas assez loin. Quand le gouvernement intervient et empêche un projet de loi d'être déferé à un

comité, tous les frais devraient être remboursés.

M. LANGEVIN : Les promoteurs du projet de loi avaient à en courir les risques, et on a suivi ici la règle ordinaire. Je ne pense pas que la Chambre puisse exiger davantage.

M. ROYAL : Dans la rédaction de ma motion j'ai dû suivre le rapport du comité des chemins de fer; mais il y a beaucoup de vrai dans ce qu'a dit l'honorable député de Lambton, car les promoteurs ont été obligés de venir d'Emerson à Ottawa et ont dû faire des dépenses considérables.

Motion adoptée.

**BILL—LIQUIDATION DES BANQUES ET
COMPAGNIES D'ASSURANCE
INSOLVABLES.**

(M. Abbott.)

PREMIÈRE ET SECONDE LECTURES.

M. ABBOTT : Ce bill (No. 97) qui a pour effet de pouvoir à la liquidation des banques et des compagnies d'assurance insolubles est devenu nécessaire par l'abrogation de la loi de faillite. Sous le système qui existait lorsque cette loi était en vigueur, il y avait des actes séparés qui pourvoyaient à la liquidation de ces compagnies et qui renvoyaient pour leurs détails et leur mécanisme principalement à la loi de 1875 et à ses amendements. Aujourd'hui, il n'existe plus d'acte qui permette à une banque ou à une compagnie d'assurance insolvable de liquider, et il est désirable d'en créer un.

Le principe du projet de loi diffère quelque peu de celui des deux bills qui sont devenus inutiles. Je suis d'opinion qu'une banque ou une compagnie d'assurance est dans une position différente des compagnies de commerce ordinaires. Dans les banques il y a d'ordinaire, naturellement, un grand nombre d'actionnaires, et ces actionnaires, bien qu'ils aient acquitté leurs parts, sont encore sujets à la double responsabilité, d'après la loi des banques. En général il y a dans les banques une immense balance d'actions non payées, et la moindre demande imprudente de versement peut jeter le désarroi parmi un grand nombre de gens. En outre, les sommes d'argent qui passent par les banques et les compagnies d'assurance sont extrêmement considérables, comparées aux revenus ordinaires provenant de ces corps constitués.

M. MACKENZIE.

Pour ces raisons, parmi celles qui peuvent se présenter à chacun, je pense qu'il est à propos d'user, pour la nomination d'un liquidateur d'une banque ou d'une compagnie d'assurance, de plus de précautions qu'on le juge nécessaire dans les sociétés de commerce ordinaires. Le grand principe du bill dans ces cas est la ligne de conduite qui est suggérée et qui a été approuvée par le comité des banques et du commerce dans le cas de la banque Consolidée, savoir : que trois des parties les plus intéressées à la liquidation des banques et compagnies d'assurance insolubles soient représentées dans le bureau de liquidation, c'est-à-dire le public, les actionnaires et les créanciers, et le bill établit un mode d'après lequel le gouvernement peut nommer un liquidateur, les actionnaires un autre et les créanciers un troisième, le liquidateur du gouvernement et celui des créanciers cessant leurs fonctions aussitôt que les créanciers sont payés et dès qu'il ne reste plus aux actionnaires qu'à régler la question de la liquidation.

Le projet de loi ne propose pas de dépouiller les banques de leur actif et de le remettre entre les mains des liquidateurs. Je crois que c'est inutile, car nous savons que leurs affaires dépendent uniquement de ceux qui les gèrent, et par conséquent, comme les directeurs de ces institutions ont tous les moyens de percevoir les dettes, de faire les demandes et tout ce qui est nécessaire, je substitue simplement ces liquidateurs aux directeurs. Comme les liquidateurs représentent eux-mêmes de grands intérêts, il me semble que le plan offre toutes les probabilités raisonnables que la banque ou la compagnie d'assurance sera liquidée avec le plus grand soin possible. Je pense que la Chambre n'a pas besoin de plus amples explications avant que le bill soit imprimé et mis en circulation.

M. IVES : J'ai eu l'honneur de présenter un bill—qui a reçu sa première lecture et a été renvoyé au comité des banques et du commerce—ayant pour objet de pourvoir à la liquidation des compagnies d'assurance insolubles. Le comité des banques et du commerce s'est réuni il y a plusieurs jours, et j'avais espéré que le bill serait déferé à un sous-comité composé de plusieurs membres parmi lesquels l'honorable député d'Argenteuil (monsieur Abbott) et quelques-

uns des principaux avocats faisant partie de cette Chambre. Mais à ma grande surprise, le président du comité m'informa que, sur la demande du gouvernement, le bill devait en rester là. L'honorable ministre de la justice me dit ensuite que son désir était que mon projet de loi fût mis de côté en attendant qu'un autre, que l'honorable député d'Argenteuil était à préparer, fût présenté à la Chambre, reçût sa seconde lecture et fut aussi renvoyé au comité.

Maintenant, il me semble que si l'on persiste dans cette démarche, à moins que le gouvernement ne s'empare de ces mesures et ne leur donne la préséance les jours qui lui sont consacrés, nous n'aurons aucune législation sur ce sujet durant la présente session. Le bill de l'honorable député d'Argenteuil a été présenté aujourd'hui ; au cours naturel des choses, il ne pourra probablement pas atteindre sa seconde lecture pendant cette session. Or, il ne me paraît pas absolument nécessaire que la mesure de mon honorable collègue soit lue la seconde fois et renvoyée au comité ; nous pourrions continuer avec mon bill, car je suppose que le seul but de l'honorable monsieur est d'obtenir la meilleure législation possible sur cette question.

Ce bill qui, je le vois, est imprimé, renferme ses idées sur ce sujet. Nous proposons que l'honorable monsieur fasse partie du comité spécial, et il me semble qu'à l'aide de ses idées qui se trouvent dans le bill qu'il a préparé, nous pourrions continuer avec le mien. Si nous devons avoir une législation durant la présente session, il faut ou que la mesure de mon honorable monsieur soit lue et déferée immédiatement, ou qu'on me permette de continuer avec la mienne. Je suppose qu'il importe peu à la Chambre, du moins il ne m'importe pas du tout, que ce soit mon bill ou le sien qui devienne loi.

Maintenant, bien que les deux projets de loi diffèrent sous quelques rapports, ils ne sont pas tellement dissemblables qu'il soit impossible d'incorporer les idées du bill de mon honorable ami dans le mien. Il propose de nommer trois liquidateurs ; je propose de nommer un receveur. Il propose que les créanciers, les actionnaires et le gouvernement nomment chacun un liquidateur ; je propose que la cour nomme un receveur. La différence

n'est pas si grande que sa proposition ne puisse être incorporée dans mon bill, si le comité le juge à propos.

Quoiqu'il en soit, si nous ne continuons pas avec ma mesure, nous n'aurons probablement aucune législation. L'ordre du jour contient aujourd'hui une motion, celle de l'honorable député de Carleton (monsieur Rochester) qui est bien avant mon bill. Il en a été de même durant toute la session : des débats ont commencé sur des avis de motions, et quand ils n'étaient pas terminés, on leur donnait la préséance sur les bills et ordres publics. Si l'on continue ainsi, plusieurs bills publics importants, inscrits sur les ordres du jour, n'arriveront pas à leur seconde lecture.

M. BLAKE : On se rappelle que le discours du trône promettait que la question des faillites viendrait sur le tapis au commencement de la session. L'honorable premier ministre nous a dit que la mesure de l'honorable député de Stanstead (monsieur Colby) renfermait la politique du gouvernement sur ce sujet. Quant à la Chambre, elle a formellement fait connaître son opinion à cet égard. J'ai démontré qu'il était réellement très important que, dans des matières aussi graves que celles qui concernent l'administration des compagnies insolubles, le gouvernement prit la responsabilité de ces mesures. Alors l'honorable ministre s'est chargé de voir à ce que la mesure fût portée au statut. J'ai répété, depuis, que des mesures de ce genre, devraient être conduites par le gouvernement.

Maintenant, personne en cette Chambre, soit sur les bancs de la trésorerie, soit ailleurs, n'est plus en mesure de préparer un projet de loi de cette nature que l'honorable député d'Argenteuil (monsieur Abbott). Je ne veux pas dire que l'honorable représentant de Richmond et Wolfe (monsieur Ives) ne l'est pas non plus ; mais une question de ce genre doit être amené sous la responsabilité du gouvernement, sinon directement, du moins en mettant la mesure parmi les ordres du gouvernement. Les idées de l'honorable membre sont dignes de considération, et les questions qu'elles soulèvent méritent d'être étudiées avec beaucoup de soin.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je suggère que le bill qui est en ce moment devant la Chambre reçoive ses première et seconde lectures ; ensuite, de consen-

tement mutuel, celui de l'honorable député de Richmond et Wolfe (monsieur Ives) recevra aussi sa seconde lecture, puis tous deux seront renvoyés au comité des banques et du commerce, et le gouvernement se chargera d'aider à la législation.

M. MACKENZIE : Vous n'adopterez pas l'enfant !

SIR JOHN A. MACDONALD : Nous adopterons l'enfant.

M. MACKENZIE : Ah ! vous adopterez l'enfant ?

SIR JOHN A. MACDONALD : Oui, tout, excepté le *rag baby*.

M. ANGLIN : Alors l'honorable député d'Argenteuil sera le père putatif.

M. KILLAM : Je pense qu'en abrogeant la loi de faillite une grave erreur a été commise par l'honorable chef du gouvernement qui est généralement d'accord avec moi sur les questions commerciales de cette nature. Je suis d'avis que nous devions profiter de l'expérience des autres pays, et qu'il est nécessaire d'avoir une loi qui permette au débiteur honnête de sortir de dettes qu'il n'a peut-être pas encourues par sa faute et ne le mette pas dans une position à ne pouvoir rien faire à l'avenir. Je pense qu'avant longtemps nous serons obligés d'en revenir à l'ancien état de choses ; on verra qu'il sera nécessaire d'avoir une loi de faillite quelconque. La grande cause des difficultés est la négligence des créanciers. Ils disent : nous nommons des inspecteurs ; vaut mieux accepter dix centins et en finir. La solution pratique serait que les créanciers veillassent à leurs droits. Avant longtemps, probablement, nous en reviendrons à une loi de faillite qui contiendra les dispositions de celles de 1869 et de 1875.

Le bill est lu les première et seconde fois et renvoyé au comité.

Le bill (No. 6) à l'effet d'établir des dispositions pour la liquidation des banques et autres compagnies insolubles (*monsieur Ives*) est lu la seconde fois et renvoyé au comité.

BILLS PRÉSENTÉS.

Les bills suivants sont présentés et lus séparément la première fois :

Bill (No. 98) concernant la maison de réformation d'Ontario pour les garçons.—(M. McDonald, Pictou.)

SIR JOHN A. MACDONALD.

Bill (No. 99) concernant la maison de réformation pour les jeunes délinquants dans l'île du Prince-Edouard.—(M. McDonald, Pictou.)

Bill (No 100) concernant "le refuge industriel pour les filles" à Ontario.—(M. McDonald, Pictou.)

VOIES ET MOYENS—TARIF.

REPRISE DU DÉBAT.

La Chambre reprend le débat sur la motion : "Que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil et que la Chambre se forme en comité des voies et moyens."—(Sir Samuel L. Tilley.)

M. KILLAM : Avant que l'honorable ministre des finances eut proposé que la Chambre se formât en comité des voies et moyens, le 9 mars, j'avais espéré qu'il nous aurait manifesté son intention d'abandonner une partie de la politique qui fut adoptée, l'année dernière, au sujet des industries et des productions du pays. J'avais espéré que nous aurions des informations qui auraient été utiles à nos marchands, dans le sens des observations faites par l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton) relativement aux impôts dont les produits agricoles sont frappés. J'avais espéré que l'industrie de la construction des navires aurait reçu le bénéfice de cette sorte de considération, et que l'honorable ministre nous aurait annoncé qu'il allait abolir la taxe absurde et inutile imposée sur les céréales et le grain qui passent par le pays.

Je suis d'avis que la politique de l'honorable monsieur de placer des restrictions sur le commerce d'exportation des grains de l'Ouest en Europe, par voie de Montréal, est une des politiques les plus ridicules qui aient jamais été proposées à un parlement intelligent. Je crois le temps arrivé où les ministres devraient reconnaître leur erreur et se montrer disposés à rendre à nos ports le trafic dont ils les ont privés.

Je l'isais, l'autre jour, une requête présentée au gouvernement par des messieurs intéressés dans le commerce des barges qui passent par le canal Welland, et par laquelle ils demandaient la réduction des péages ; ils représentaient que si ces péages étaient diminués, les 7 pour cent des chargements de grains de l'Ouest qui prenaient la route de Montréal pourraient être sensiblement augmentés. Je crois que ce serait une bonne chose pour le pays. Ils ajoutaient que si les péages du canal Welland étaient réduits de moi-

tié, Montréal aurait beaucoup plus d'importance comme port d'embarquement.

Je désire, cependant, en dire le moins long possible sur ce sujet, parce que les honorables ministres sont trop faibles sur ce point pour être attaqués vigoureusement. Tandis que toutes les facilités devraient être données au transport des grains du Nord-Ouest en Europe, nous nous trouvons empêchés par la politique de l'honorable ministre des finances et obligés de nous soumettre à toutes les restrictions qu'il est possible d'imposer pour rendre ces opérations désagréables au commerce sans qu'elles soient profitables au gouvernement.

Lorsque l'honorable monsieur s'est levé, le 9 mars, pour expliquer la politique par laquelle il se proposait, en enlevant 5 pour cent du droit imposé sur les cartes à jouer et en les portant sur les valentins et les chromos, d'asseoir les finances fédérales sur une base saine, j'avais espéré qu'il aurait réparé l'erreur commise en frappant les grains d'un impôt. Il y a des gens qui ont cru en lui jusqu'à un certain point. Dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick j'ai vu des personnes qui croyaient que, comme la politique nationale était chose nouvelle, l'honorable ministre des finances la modifierait pour le mieux s'il constatait qu'elle ne fonctionnait pas bien. J'avais espéré qu'il aurait remédié aux défauts qui sont visibles. Voilà douze mois que ce tarif est en opération. Nous avons vu le trafic détourné de certaines voies d'une façon arbitraire, malgré les vœux du peuple et au sérieux préjudice de ceux qui font le commerce. Et quels avantages en avons-nous reçus ?

On nous dit que Manitoba a fait des commandes à Berlin et quelques autres villes de l'Ouest pour 2,000 roues de wagons, et que c'est une preuve des avantages immenses de la politique nationale qui favorise les industries du pays. Je ne puis féliciter Manitoba d'être obligé d'aller si loin pour avoir des articles de ce genre ; mais si l'honorable ministre des finances veut seulement pousser sa politique jusqu'à son degré d'application légitime, il forcera la population de Manitoba à acheter dans l'Ontario-Ouest non-seulement les roues de wagon, mais encore tout le reste de ce qui lui est nécessaire, et il surgira entre les deux sections du pays un commerce qui étonnera tout le monde.

Ce qu'il y a de mieux à faire, c'est de laisser le peuple suivre ses inclinations en matières de commerce. Que chacun adopte le genre d'industrie qui convient à ses intérêts, et ne poussons pas à la fabrication ceux qui veulent se lancer dans d'autres entreprises. Le mieux pour le Canada, c'est d'adopter la politique qui produise la plus grande somme de bien pour le plus grand nombre, qui permette à la population de rester ici et qui fasse du Canada un pays où il soit facile de s'établir.

La question des sucres offre un notable exemple de la manière dont la politique nationale enrichit les fabricants aux dépens du peuple. Inutile pour moi de répéter des faits qui sont connus, et que l'honorable ministre des finances n'a jamais osé nier. Il ne peut démontrer qu'il ait résulté des avantages, sauf pour les fabricants, de l'établissement d'une taxe de 1 c. de trop par livre pour le bénéfice des raffineurs, avec une perte annuelle de \$600,000 pour le revenu. Sur cette question l'honorable monsieur se trouve dans une impasse comme jamais encore aucun ministre des finances ne s'est trouvé. De fait ses prétendues connaissances sur le commerce des sucres le font ressembler à un compendium vivant d'ignorance en matières financières. Il n'y entend rien du tout. L'expérience lui donnera des leçons, de même qu'elle en donnera à l'honorable premier ministre au sujet des terres fédérales et du revenu qu'on en peut attendre. Je regrette de savoir que les provinces maritimes aient produit dans la personne de l'honorable ministre des finances un homme aussi totalement incapable de comprendre les questions qui les touchent spécialement.

A quoi se réduit son arbitraire division du commerce ? Demandons-le à l'honorable député de Cardwell (monsieur White) qui nous a dit, à maintes reprises, que le grand malheur pour le pays est d'avoir contre lui la balance du commerce. Session après session il nous a malmenés, et dans son journal et dans cette enceinte, disant que tout ce que nous avons à faire était d'appauvrir le pays assez pour ne pas importer des marchandises étrangères, et que nous serions parfaitement prospères. Lui et l'honorable ministre des finances se sont consultés pour élaborer une politique concernant les sucres et obtenir le commerce des Antilles.

S'il y a quelque chose de plausible dans la théorie de la balance du commerce ; s'il est vrai qu'il n'est pas de notre intérêt d'être en mesure d'acheter à l'étranger ; s'il est réellement préférable que nous n'ayions pas d'argent à dépenser au loin, alors ces messieurs ont raison. Il est possible, mais j'en doute, qu'avec leur politique ils réussissent à attirer un grand nombre de colons sur nos terres incultes.

Ceux qui sont responsables de la balance du commerce, dans un pays, sont ou devraient être ceux qui produisent et gagnent de l'argent. Si le gouvernement établit des tarifs arbitraires pour détruire nos industries et dirige mal le courant du commerce afin de porter un bilan imaginaire à son grand-livre, nous pouvons être certains que le pays en souffrira.

L'honorable député de Cardwell a brodé à sa fantaisie, l'autre soir, sur le commerce énorme qui se fait déjà entre le Canada et les Antilles. A l'en croire, des navires chargés des produits de Cuba, de la Jamaïque et de Porto Rico se succèdent rapidement à Halifax, et le poids de ces chargements transportés ensuite sur l'intercolonial, faisant plier les roues et les essieux des voitures de cette voie ferrée, ont occasionné les accidents dont nous avons entendu parler dernièrement. Quelques jours auparavant seulement, il nous avait dit que la balance du commerce que nous nous avions contre nous réduisait le pays à la pauvreté. Ce qui est vrai dans un sens plus large l'est aussi dans un sens plus restreint. L'honorable monsieur doit admettre que, si la balance du commerce contre nous est si funeste, alors il ne peut résulter aucun bien de cet accroissement de la balance par le commerce des Antilles. Autrefois la balance du commerce avec les Antilles était en notre faveur, et l'honorable monsieur travaillait à détruire cette balance. S'il doit un jour succéder au ministre des finances actuel, nous avons le droit d'espérer que ses théories seront moins contradictoires.

La balance du commerce entre le Canada et le reste du monde est de qualité variable, elle peut augmenter et diminuer avec notre prospérité ; mais s'il est vrai que la balance du commerce contre un pays est un signe de dépression et la balance en sa faveur un signe de prospérité, alors cet argument condamne

les honorables ministres actuels. Pendant que l'honorable député de Lambton était au pouvoir la balance adverse a diminué, mais lorsque le parti opposé était à la tête de l'administration, il a constamment augmenté cette balance contre nous ; il l'a augmentée de seize millions en 1868 à trente huit millions en 1874, tandis que sous le gouvernement de l'honorable député de Lambton la balance est tombée à quatorze millions.

Je crois que la prospérité de notre pays dépend dans une large mesure de autres pays, et qu'on ne devrait pas élever une muraille de la Chine qui le sépare de ses voisins. La bonne politique du Canada est d'avoir, autant que possible, un libre échange parfait et absolu avec tout le monde, tandis qu'il progresse et qu'il a de vastes régions à ouvrir dans l'Ouest, un chemin de fer à terminer de l'Atlantique au Pacifique. Je dirai à l'honorable député de Victoria (monsieur DeCosmos) que si le parti libéral en a la chance, il construira ce chemin plus rapidement et à meilleur marché qu'il ne peut l'être sous l'action énervante du parti présentement au pouvoir.

La meilleure politique est de laisser les gens faire ce qu'ils veulent, exploiter les industries qu'il croient les plus avantageuses et de ne pas les forcer à établir tel commerce ou tel monopole pour le bénéfice de tel ou tel parti. La population de notre pays est trop intelligente, elle a trop d'écoles communes pour accepter une doctrine comme celle de la politique nationale. Au cours de la campagne électorale qui vient d'avoir lieu en Angleterre, aucun des deux partis n'a tenté de faire revivre la théorie surannée de taxer une industrie au profit d'une autre.

Relativement aux sucres, l'honorable député de Cardwell (monsieur White) a dit l'autre soir que le prix du sucre a toujours diminué depuis 1877, et que c'est la politique nationale qui a provoqué cette baisse. Je lui demanderai si la diminution qui s'est produite en 1877 et en 1878 est bien réellement due à la politique nationale. Il est fort possible que le sucre soit aujourd'hui à meilleur marché qu'il ne l'était alors. Supposons que le prix augmente l'année prochaine, devrions-nous en blâmer la politique nationale ? Nous voulons traiter ces faits logiquement et nous voulons traiter comme ils le méritent ceux qui prétendent que leur

politique nationale a rendu le pays pour père.

L'honorable député de Cardwell aurait du commencer par nous parler du prix des navires ; il aurait pu dire que parce qu'un navire coûte aujourd'hui moins qu'il y a cinq ou six ans, la politique nationale est une grande chose. N'aurait-il pas pu dire aussi que le prix des navires avait diminué il y a sept ans, et que cette baisse était attribuable au changement de gouvernement ? Son argument aurait été aussi logique que celui qu'il a fait valoir à propos des sucres. Je sais moi-même que le prix des navires a diminué ; il a peut-être baissé de 17 ou 18 pour cent depuis 1873, quand ils ont été construits par les constructeurs à leurs propres frais et non à l'entreprise ; mais je tiens à dire à l'honorable ministre des finances que la politique nationale n'est absolument pour rien dans cette baisse. Peut-être un navire est-il construit à meilleur marché maintenant qu'avant l'établissement du tarif ; mais celui qui prétend que ce meilleur marché est du au fait qu'une taxe additionnelle a été imposée sur les matériaux qui entrent dans la construction des navires affirme une chose qu'il ne saurait prouver. Tout ce que le gouvernement actuel a fait pour l'industrie de la construction des navires n'est pas pour l'encourager, mais bien pour la détruire. Que l'honorable député de Cardwell se rappelle cette question de l'industrie des navires quand il viendra au parlement comme journaliste.

J'avais pensé le comparer à Cobbett qui a essayé pendant si longtemps de parvenir à la Chambre, et qui, une fois entré, est devenu un complet fiasco. Cependant, Cobbett était un homme qui avait des idées économiques de quelque valeur, et, s'il ne possédait pas une éloquence qui pût électriser le parlement, ses opinions méritaient considération, au contraire de l'honorable député de Cardwell qui ignore si bien les affaires commerciales du pays qu'il a manqué sa vocation en venant ici pour éclairer le parlement au sujet des droits du sucre et autres matières de ce genre.

L'honorable ministre des finances nous a dit que le revenu qu'il s'attendait à retirer des impôts qui frappent les spiritueux a diminué, et il a félicité la Chambre et le pays du fait que, s'il avait perdu du revenu, la cause de la tempérance y a

gagné. Il a commis une grande erreur. Quels sont les faits relativement au trafic des liqueurs ? Les spiritueux sont comme tous les autres objets de luxe. Quand un pays peut dépenser de l'argent pour des objets de luxe, il les aura. On a observé en Angleterre que quand le pays n'était pas prospère et que le peuple ne pouvait pas augmenter son bien-être, la consommation des spiritueux n'augmentait pas. Bien que les honorables messieurs de la droite, grâce à leur majorité, doivent rester au pouvoir quelques années encore, il est de mon devoir de leur communiquer des faits qui pourront les aider à faire le moins de mal possible. En toute occasion je suis disposé à donner des informations à des gens qui en ont un si grand besoin, mais avec la réserve qu'il me faut traiter ces messieurs comme ils le méritent.

Je dis que la consommation des spiritueux est la même que celle de tout autre objet de luxe. Quand un pays est riche, sa population dépense plus d'argent pour les choses de luxe ; elle dépense plus en sucre et plus en bière, et les statistiques que j'ai en ma possession le prouvent ; mais si je n'obtiens pas l'attention de l'honorable ministre des finances que l'honorable député d'Annapolis (monsieur Longley), occupe en ce moment, il va me falloir continuer sans eux. Ces statistiques ont été recueillies avec soin de rapports présentés au parlement anglais et du récent rapport d'un comité de la Chambre des Pairs qui avait été chargé d'étudier la question de la tempérance. Je vais les communiquer à l'honorable ministre des finances aussitôt qu'il me prêtera son attention, et alors il pourra faire un bon discours sur la tempérance à Saint-Jean.

Voici ces chiffres : De 1861 à 1865 l'augmentation de la valeur des propriétés et des profits provenant de la taxe du revenu, dans le Royaume-Uni, a été de £15,000,000 par année, soit environ 5 pour cent ; de 1866 à 1869, £8,000,000 par année, ou seulement 2 pour cent ; de 1870 à 1876, £25,000,000 par année, ou 5 pour cent. Dans la première de ces périodes, la consommation de certains articles, par tête, a augmenté comme suit : vins, 33 pour cent ; spiritueux, 22 pour cent ; malt, 21 pour cent ; thés, 26 pour cent ; sucres, 15 pour cent, et tabacs, 12 pour cent. Dans la seconde de ces périodes, celle de 1866 à 1869 où le progrès a été moins sensible, il n'y a eu augmentation

dans aucun de ces articles, excepté dans les thés, 12 pour cent, et dans les sucres, 13 pour cent. Mais durant la dernière des périodes mentionnées, l'augmentation a été comme suit : vins, 13 ; spiritueux, 26 ; malt, 10 ; thés, 18 ; sucres, 25 ; et tabacs, 25 pour cent. C'était au temps où la prospérité a atteint son plus haut degré.

On dira peut-être que c'est un calcul par tête, et que la population du Royaume-Uni augmentait en même temps. Je dis que quand le pain de chaque individu augmente, la consommation des objets de luxe augmente aussi.

Ici, au Canada, nous avons retiré moins de revenus des spiritueux : les rapports le prouvent. L'honorable ministre des finances attribue ce fait à la diffusion des principes de la tempérance. J'admire mon honorable ami ; il est un bon avocat de la tempérance en dehors du parlement, mais je ne pense pas qu'il comprenne l'économie politique dont notre pays a besoin.

Sous quels rapports nos importations ont-elles augmenté ? Quel indice de prospérité avons-nous ? Je vois que dans presque chaque article il y a diminution. J'attire l'attention de l'honorable monsieur sur les articles des cafés, thés et tabacs qui accusent une diminution, ainsi que le démontrent les rapports semestriels de 1878 et 1879 présentés à la Chambre.

Le résultat de sa politique est d'empêcher le peuple de jouir des articles de luxe. Il pourra dire qu'il est un avocat de la tempérance. Je viens de lui démontrer que lorsque la population est pauvre, elle achète moins et consomme moins. Cette politique est une politique de payvreté qui prive l'honnête et rude travailleur des douceurs qu'il aurait pu se donner si elle n'avait pas été établie. Je ne veux pas dire que nous ne puissions faire face à cette politique : nous pouvons supporter beaucoup d'impôts. Les honorables ministres se sont donné, l'autre soir, le mérite de la prospérité qui se fait remarquer dans certaines de nos industries. Or, l'honorable ministre des finances sait au fond, s'il a des convictions, qu'il n'a aucunement raison d'attribuer cette prospérité à la politique nationale.

UNE VOIX : Parlez lui de l'industrie de la construction des navires.

M. KILLAM.

M. KILLAM : Je ne pense pas que cela en vaille la peine. L'honorable monsieur nous a dit que son parti avait pour principe d'encourager la construction des navires ; il nous a informés que le gouvernement allait faire une remise de tous les droits payés sur les articles qui entrent dans cette industrie. Nous avons attendu pendant six mois, au bout desquels il a promulgué un arrêté du conseil en vertu duquel cette remise équivalait à une demi piastre par tonne. L'honorable ministre s'est félicité d'avoir rendu justice aux constructeurs de navires, mais il ne leur a pas rendu cette justice. Ceux de Saint-Jean prétendent avoir droit à une remise de \$1.95 par tonne. Le constructeur de navires est taxé directement et indirectement à raison de \$2 par tonne, et encore mon calcul est modéré.

Ainsi que je le disais en 1874, les constructeurs de navires sont disposés à supporter leur part d'impôts ; mais ils n'aiment pas qu'on promette, comme l'a fait l'honorable ministre des finances, de leur faire des remises et qu'on ne remplisse point cette promesse par la suite. L'honorable monsieur devra exécuter les engagements qu'il a pris vis-à-vis de ses électeurs, sans quoi il aura son affaire aux prochaines élections.

L'honorable député de Saint-Jean (monsieur Burpee) fournira les statistiques quant au montant de droits payés sur les navires et les matériaux qui entrent dans leur construction. Le fer en barres est compris dans les calculs que j'ai faits. Nous ne pourrions nous le procurer dans le pays. Il y a eu un temps où nous aurions pu l'acheter de l'honorable député de King (monsieur Domville) ; mais, ainsi que mon honorable ami de Westmoreland (sir Albert J. Smith) nous l'a appris, la politique nationale a fermé ses ateliers. Elle a aussi détruit les laminaires de Coldbrook. Que sont devenus les 200 hommes qui étaient employés dans ces ateliers ? Les effets désastreux de la politique nationale sur les intérêts privés de l'honorable député de King sont regrettables, mais ils constituent la punition qu'il méritait pour avoir appuyé un gouvernement dont la politique est si préjudiciable aux laminaires. S'il est de l'intérêt du Canada qu'une taxe soit imposée sur les sucres pour le bénéfice de Redpath, ne serait-il pas aussi de l'intérêt du pays d'imposer un droit sur

le fer en barres pour le bénéfice de Domville ? Est-ce que Domville ne mérite pas autant que Redpath ?

Avant de terminer, je demanderai encore une fois à l'honorable ministre des finances ce qu'il a fait pour l'industrie des navires. J'aimerais à savoir s'il se considère comme responsable de l'augmentation qui s'est produite dans le transport des marchandises à New-York ? Ces choses ne sont le résultat ni de sa politique fiscale ni de ses discours financiers. Au mois de juillet dernier le prix du transport du grain, de New-York aux ports d'Europe, était de six schellings ; aujourd'hui il est d'environ cinq schellings, et le jour où l'honorable ministre des finances s'attribuait ici le mérite de la prospérité que dénote le commerce maritime, ce prix était d'à peu près trois schellings. Je n'accuse pas l'honorable monsieur d'être la cause de cette baisse de six schellings ; loin de là. Je ne lui donne pas crédit, non plus, de l'augmentation de trois à cinq schellings qui s'était produite antérieurement. Je veux seulement démontrer à la Chambre combien il est absurde, de la part de l'honorable ministre des finances de venir se vanter ici d'avoir favorisé l'industrie des navires par l'élevation du prix du transport à New-York.

Je voudrais pouvoir le féliciter au sujet de la protection accordée au commerce des houilles ; mais je ne crois pas que l'augmentation de l'impôt ajouté beaucoup à la production du charbon. Je pense, cependant, que le commerce de cet article sera très bon cette année. Aux États-Unis le prix des houilles a haussé de 55 pour cent en cinq mois. Je maintiens que la politique de l'honorable monsieur n'a pas fait grand'chose à ce commerce. D'après un rapport récemment soumis à la législature de la Nouvelle-Ecosse, nous voyons que les ventes ont été moindres l'année dernière que l'année précédente, et cela parce qu'il a été expédié moins de charbon aux États-Unis.

En terminant, je dirai que le gouvernement peut s'amuser à taxer les différentes industries, à détourner le commerce d'une province vers une autre, à dire aux populations des provinces maritimes qu'elles paient la mélasse moins cher si elles paient plus pour la farine ; mais cela ne convaincra pas les électeurs qu'il a raison. Très certainement ce tarif

a favorisé certaines industries et fait tort à d'autres, et le peuple en général souffre de ses mauvais résultats. S'il excite l'admiration des uns, il provoque le mécontentement et le dégoût du plus grand nombre. Le peuple se soumet pour un temps aux ennuis de cette augmentation de taxes, sachant que la prochaine élection générale va reléguer les auteurs de cet état de choses dans la position qu'ils méritent d'occuper.

M. RYAN (Montréal-Centre) : Monsieur l'Orateur, le débat se prolonge depuis si longtemps que la Chambre en est ennuyée, et le pays est fatigué de la constante répétition de ce qui a été dit durant la dernière session contre la politique nationale.

A mon avis, il n'est pas juste de juger des effets de cette politique maintenant, vu qu'elle n'est en opération que depuis un an ; cependant, d'après les résultats qu'il m'a été donné d'observer, je dis quelle a bien réussi et qu'elle a réalisé l'attente de ses avocats les plus ardents. Elle a rétabli la confiance parmi les populations de la Confédération ; elle a augmenté notre commerce, et au pays et à l'étranger ; elle a donné de l'ouvrage à ceux qui n'en avaient pas, et tend à développer les ressources de nos forêts et de nos mines.

Au commencement du débat l'honorable député d'Huron-Centre (sir Richard J. Cartwright) a dit que si l'honorable ministre des finances pouvait lui démontrer que la politique nationale a donné l'essor à douze industries et de l'emploi à 1,200 personnes, il serait convaincu qu'elle est un succès. Je regrette que l'honorable monsieur ne soit pas à son siège, car je pourrais lui dire que non-seulement 1,200 personnes ont trouvé de l'ouvrage, mais encore que dans la ville de Montréal il y a aujourd'hui de 4,000 à 5,000 ouvriers employés de plus que l'année dernière et que si la politique nationale n'avait pas existé. A preuve, je vais dire ce qui en est pour cette ville.

Nous avons aujourd'hui une raffinerie dont les membres de cette ville et le public doivent avoir par dessus les oreilles à force d'en entendre parler. Cette industrie avait été abandonnée, grâce à la politique de l'ancienne administration, mais la politique nationale l'a rétablie. Non-seulement, la raffinerie est ouverte, mais elle donne de l'emploi à plusieurs centaines d'opérateurs. Une autre in-

industrie, qui emploie de 300 à 400 opérateurs, a été lancée, et, grâce à la politique nationale, la filature de coton Hudon qui, je suis heureux de le dire, opérait heureusement depuis quelques années, a dû, cette année, augmenter son matériel de 100 pour cent. Ensuite la même politique a donné naissance à une manufacture de lainages, et une fabrique de soie a commencé ses opérations depuis douze mois.

Mais ce n'est pas tout. Il n'est pas, dans la ville, une seule industrie—manufactures de fer, de cuivre, de lainages et de chaussures—qui n'emploie pas de 50 à 100 pour cent plus de monde que l'année dernière. Il y a huit ou dix jours je fus singulièrement frappé des observations que me faisait un fabricant de Montréal que je rencontrai à l'hôtel Russell. Il disait que c'était malheureux de voir perdre autant de temps à discuter un tarif dont tous les gens intelligents admettent le succès.

—Je ne conçois pas, ajoutait-il, comment l'opposition veuille se suicider en faisant la guerre à une politique dont quelques-uns de ses amis les plus dévoués sont les plus chaleureux partisans.

—Quel effet cette politique a-t-elle eu pour vous-même? lui demandai-je.

—Eh! bien, me répondit-il, il n'y a pas un an je n'employais que 140 hommes, tandis qu'aujourd'hui j'en ai 300.

—N'est-il pas possible que votre cas soit exceptionnel?

—Je crois que non. Je n'hésite pas à dire qu'il n'y a pas aujourd'hui, dans la ville de Montréal, une seule industrie qui n'emploie pas plus de monde et ne soit pas plus prospère qu'auparavant.

Eh! bien, je prétends que ces bons effets de la politique nationale ne sont pas restreints à Montréal, mais qu'ils se sont fait sentir par tout le pays, partout où il existe des industries manufacturières. Avec la permission de la Chambre, je vais lire un extrait d'un journal qui fait des commentaires sur les admissions du *Telegraph* de Saint-Jean, un journal qui, je crois, n'est certainement pas favorable à la politique nationale non plus qu'à l'administration actuelle. Au sujet des effets de la politique nationale, ce journal faisait l'autre jour des aveux très compromettants.

Parlant d'une grande fabrique de meubles de Saint-Jean, il disait: "La

politique nationale l'a forcé de cesser ses importations des États-Unis et de fabriquer dans le pays; comme conséquence, elle vend maintenant des meubles de fabrication locale à aussi bon marché qu'ils peuvent être faits à New-York, et à 35 pour cent—montant de l'emprunt canadien—meilleur marché qu'elle pourrait les importer." En d'autres mots il admet que la politique nationale a établi une importante industrie à Saint-Jean, tandis que le consommateur en retire le bénéfice d'une réduction de prix.

Qu'on me permette d'aller plus loin. J'ai dit que la filature de coton Hudon avait augmenté son personnel de 100 pour cent. Je vais citer, à l'appui de cette assertion, une autorité dont les honorables messieurs de la gauche ne récuseront pas le témoignage.

Voici ce que dit le *Globe* de Toronto :

"On dit que la filature de coton Hudon doit prochainement augmenter son matériel et sa main-d'œuvre, en ajoutant une nouvelle aile à sa bâtisse, 250 métiers à tisser, une nouvelle machine de très grande force et 200 autres ouvriers. Elle doit se restreindre à la fabrication du coton uni. La compagnie des cotons du Canada, renforcée par un bonus que vient de lui voter le conseil municipal de Cornwall, est aussi sur le point, dit-on, d'augmenter son personnel. La nouvelle aile aura 200 pieds de longueur, les ateliers de teinture seront agrandis, 200 métiers seront ajoutés aux 400 qui fonctionnent déjà, et le nombre de nouveaux ouvriers sera de plus de 150. La compagnie Stormont, de Cornwall, agrandit aussi sa bâtisse de 60 sur 100 pieds, ajoute 200 métiers, et 100 ouvriers à son personnel."

Voilà un témoignage qu'on ne saurait mettre en doute, et il corrobore ce que j'ai dit au sujet des effets de la politique nationale à Montréal et dans d'autres parties du pays. Permettez-moi, maintenant, de vous montrer quel effet elle a eu sur une des industries les plus importantes du Canada.

On sait que la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc est un corps puissant, qui emploie des milliers d'individus. Eh! bien, à venir jusqu'à l'année dernière, cette compagnie n'avait, depuis qu'elle existe, fabriqué que trente-cinq locomotives en Canada. Autrefois, ces locomotives étaient importées d'Angleterre et des États-Unis, surtout des États-Unis, je regrette de le dire. Grâce à la politique nationale, elle a, l'année dernière seulement, construit vingt locomotives dans ses ateliers de Montréal, sans comp-

ter un certain nombre de wagons-salons, ainsi qu'une plus grande quantité de matériel roulant de toute espèce, et donné de l'emploi constant à ses ouvriers qui ne travaillaient, auparavant, que la moitié ou les trois quarts du temps.

Il est parfaitement absurde de dire à ces hommes qu'ils paient leur sucre plus cher, ce qui n'est pas exact en réalité. L'honorable député de Cardwell (monsieur White) a si clairement exposé la question devant la Chambre, que ses assertions sont indiscutables.

J'espère que les faits que j'ai cités nous amèneront un nouveau converti dans la personne de l'honorable député d'Huron-Centre (sir Richard J. Cartwright).

J'ai encore une citation à faire; elle vient d'une source indépendante, le *Post*. On a beaucoup parlé de l'exode qui se fait du Canada. Je regrette de dire que cet exode existe en effet. Il n'est pas de date récente, mais il a lieu depuis vingt ans de toutes les parties du Canada. Cependant, je dis qu'il est moindre maintenant qu'il y a un an. L'opposition s'efforce de faire croire que notre population s'en va aux Etats-Unis, tandis que la vérité est que la grande masse de nos émigrants se dirige vers notre Nord-Ouest.

Mais je cite le *Post* :

“ Les journaux libéraux ne parlent que de l'émigration canadienne aux Etats-Unis, et ils en exagèrent le plus possible les proportions. Tout naturellement, ils en font remonter la cause à la politique nationale. Il est inutile de nier que nombre de nos compatriotes quittent le Canada pour les Etats-Unis et le Nord-Ouest, bien que ce nombre ne soit pas aussi grand que le *Globe* voudrait le faire croire, et certainement pas aussi considérable qu'autrefois. Une saison de prospérité, aux Etats-Unis, a toujours pour effet d'y attirer les émigrants du Canada, dont quelques-uns y restent, mais dont la plupart reviennent avec quelques moyens; et l'exode actuel est uniquement dû à des causes naturelles de cette nature. Quand même la politique nationale n'aurait pas été établie, cet exode aurait eu lieu tout de même.”

Il n'y a pas le moindre doute à cet égard. Au risque de l'ennuyer, la Chambre me permettra peut être de lire l'extrait suivant du *Free Press* de cette ville, au sujet des élections qui se font actuellement dans la Grande-Bretagne :

“TORONTO, 1er avril.

“ Les nouvelles concernant la victoire des libéraux d'Angleterre sont reçues avec des démonstrations de joie par les réformistes canadiens. Les chefs du parti, en cette ville, se

proposent de faire une démonstration si Beaconsfield est battu. On sent qu'un changement de ministère, survenant en Angleterre, serait fatal au chemin de fer canadien du Pacifique et donnera une grande force à M. Blake dans ses attaques contre la politique du gouvernement.”

Pourquoi cette démonstration? Pourquoi cette réjouissance? est ce parce qu'un changement d'administration, en Angleterre, est probable? Comment ce changement peut-il aider nos amis de la gauche à repasser à la droite? Espèrent-ils qu'il va faire plus de tort au Canada que si le gouvernement Beaconsfield était maintenu? S'il en est ainsi, je plains ces honorables messieurs; si nous pouvions descendre dans la profondeur de leur cœur, je crois que c'est le sentiment que nous y trouverions.

J'espère que tous les patriotes sincères s'uniront pour soutenir cette politique nationale qui aura pour effet d'étendre notre commerce, ici et à l'étranger, de développer nos industries manufacturières, nos ressources des pêcheries et des forêts, et par ce moyen de créer un peuple uni, heureux et prospère.

M. BURPEE (Saint-Jean) : Les nouvelles résolutions présentées mardi dernier par l'honorable ministre des finances et le discours qu'il a prononcé à leur appui rouvrent la question et exigent une réponse de la part de l'opposition. Il est revenu sur plusieurs des sujets qu'il avait traités dans son exposé financier et il en a abordés d'autres sur lesquels je crois devoir le suivre. Son discours a été très long, très abondant, et il contenait tant de promesses de prospérité pour l'avenir qu'il nous a rappelés ceux qu'il a prononcés avant la Confédération.

Ceux d'entre nous qui ont suivi l'honorable monsieur dans cette campagne ont éprouvé d'amers désappointements sur les résultats de ses promesses à cette époque, et ils n'ont pas grande confiance dans celles qu'il nous fait pour l'avenir. De fait les promesses que l'honorable ministre des finances a faites maintes fois aux provinces maritimes ont été si vaines que nous avons toutes raisons de mettre en doute la sincérité de ses assertions. Les bons résultats que faisait anticiper la Confédération auront bientôt disparu si le gouvernement persiste dans sa politique fiscale actuelle.

L'honorable monsieur a passé en revue les premiers budgets de la Confédération,

comparant les augmentations de 1868 à 1874 et de 1875 à 1879, et, après en avoir déduit plusieurs dépenses nouvelles, a voulu nous faire croire que notre budget actuel n'est pas excessif. Je n'ai pas l'intention de le suivre dans cet examen, car je n'ai aucun doute que l'honorable député d'Huron-Centre (sir Richard J. Cartwright) s'en chargera.

Si l'on considère l'augmentation de nos besoins, résultat de notre extension territoriale, il n'y a pas de doute que les dépenses doivent augmenter dans plusieurs items ; mais il faut avouer que pour d'autres items, elles sont assez élevées et doivent être arrêtées. Durant les premières années de la Confédération l'adjonction de nouvelles provinces a augmenté nos dépenses, cela se conçoit facilement. Les obligations fixes, telles que l'intérêt et les subventions, ne peuvent pas beaucoup changer. Tant que nous continuerons à faire des emprunts, nous ne pourrons opérer une grande réduction dans les frais du revenu. Mais les items des dépenses sujettes à contrôle peuvent être contrôlés, et un très grand nombre d'entre eux peuvent rester stationnaires ou être réduits.

De 1868 à 1874, les dépenses de cette nature ont augmenté de \$4,700,000. L'ancienne administration a arrêté cette augmentation et commencé une réduction, si bien que de 1874 à 1878 les items des dépenses sujettes à contrôle ont été réduits de \$1,780,000.

Nous voyons aujourd'hui, par le budget qui nous a été présenté pour l'année 1881, que les augmentations ont recommencé. Il y en a une très considérable dans l'item du gouvernement civil, ce qui ne devrait pas être ; une augmentation pour la législation, les travaux publics imputables au revenu, le service des phares, les Sauvages du Nord-Ouest et les postes. Dans tous ces items il y a une augmentation de plus de \$500,000. Après avoir déduit l'intérêt additionnel de \$698,000 pour cette année là—et les diminutions évaluées pour d'autres services—l'augmentation des dépenses sujettes à contrôle est de plus de \$500,000 auxquelles il faut ajouter \$300,000 pour les terres fédérales, autrefois imputées au revenu, et maintenant portées pour la première fois au compte du capital. Ceci porte le total du revenu, y compris l'intérêt, à \$1,500,000. Je suis certain que plusieurs de ces items

auraient pu être réduits au lieu d'être augmentés.

Relativement à notre dette et au compte d'intérêt accumulé contre le trésor fédéral, nous sommes portés à examiner nos travaux publics par lesquels des emprunts ont été faits, à nous demander s'ils peuvent rembourser les frais de leur exploitation sans laisser aucun intérêt sur les frais de leur construction.

L'honorable ministre des finances a parlé dans son discours du prix de revient du chemin de fer Intercolonial. Il nous a dit que sa construction était une nécessité, une obligation, en vertu des conditions de la Confédération ; et il nous a parlé des frais énormes de son exploitation depuis qu'il est terminé. Tout cela est vrai ; mais, monsieur l'Orateur, ce sont des dépenses dans lesquelles non-seulement on aurait pu sauver annuellement un intérêt considérable, mais encore suffisant pour couvrir les frais d'exploitation. Le chemin de fer Intercolonial aurait dû être construit dans la partie de la Confédération où il aurait été plus court et aurait traversé un pays bien établi. Dans ce cas il aurait coûté huit ou neuf millions de moins, il aurait couvert ses frais et ménagé \$400,000 ou \$450,000 par année d'intérêt et \$500,000 par année de frais d'exploitation, en plus des recettes qui sortent aujourd'hui du trésor fédéral. Si le chemin de fer Intercolonial avait été construit où il aurait dû l'être et où l'honorable ministre des finances avait fait croire à la population du Nouveau Brunswick qu'il le serait, on aurait sauvé cette énorme dépense.

M. l'Orateur, si l'on voulait réfléchir aux erreurs qui ont été commises par le passé dans des entreprises comme celle du chemin de fer Intercolonial, on serait plus prudent à l'avenir dans l'exécution de nos travaux publics, afin d'éviter autant que possible des dépenses aussi infructueuses.

La construction du chemin de fer Intercolonial a coûté \$22,000,000 ou \$23,000,000, sur lesquelles le revenu a dû fournir un million et demi par année. Depuis la Confédération les canaux, etc., ont coûté une somme semblable sur laquelle le revenu paie un million de piastres par année. Depuis 1872 les canaux ont produit \$3,230,000 et leur exploitation a coûté \$3,205,000, laissant en sept ans un maigre surplus de \$24,000. Les glissoires

et estacades ont rapporté un peu plus ; durant le même espace de temps les recettes provenant de cette source ont été de \$738,300, et les frais d'exploitation de \$589,000, laissant un surplus de \$149,000 de 1872 à 1879 : dans ces dernières années, cependant, les recettes ont considérablement diminué—de \$98,000 qu'elles étaient 1872, à \$65,000 en 1879. L'exploitation du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard a, également, occasionné pour le revenu une perte de \$95,000 par année.

M. l'Orateur, lorsque nous considérons la nature peu productive des travaux publics du Canada et les taxes énormes qu'ils imposent au revenu fédéral, il est permis de nous demander quel sera le résultat de ces taxes quand le chemin de fer du Pacifique sera ouvert depuis le lac Supérieur à Winnipeg et de Winnipeg à la Colombie britannique. Les frais d'exploitation de ce chemin seront prodigieux.

L'honorable ministre des finances a parlé de l'augmentation de notre dette de 1867 à 1873, et il a affirmé que le gouvernement Macdonald l'avait augmentée d'à peu près \$24,000,000, tandis que de 1873 à 1878-9 le gouvernement Mackenzie l'avait portée à près de \$55,000,000. Il n'aurait pas dû, monsieur l'Orateur, soustraire à sa responsabilité et celle de ses collègues la dépense de 1874. Sans cette soustraction, la dette que nous devons à ces messieurs aurait été de \$32,600,000. Cependant, durant les quatre ou cinq premières années de la Confédération, son gouvernement a dépensé très peu d'argent pour les travaux publics du Canada, soit à même le revenu consolidé, soit à même le compte du capital. Dans cet espace de temps il a dépensé pour travaux publics imputables au capital \$10,500,000 provenant du revenu et qui, pour la comparaison, doivent être ajoutées à sa dépense de 1867 à 1874, ce qui démontre que dans cet intervalle il a augmenté la dette de \$43,000,000, tandis que de 1874 à 1878 le gouvernement Mackenzie ne l'a augmentée que de \$32,000,000.

M. l'Orateur, l'honorable ministre revient sur la taxation du Nouveau-Brunswick sous le tarif actuel et sur l'impôt *per capita* payé par cette province, et affirme que sa consommation d'articles imposables est de \$1.40 par tête de moins

en 1879 qu'en 1878. La consommation des articles imposables n'est pas le critérium de la proportion des taxes payées. Bien que les importations du Nouveau-Brunswick en 1879 accusent une diminution très considérable sur celles de 1878, cependant le taux de ses importations en vertu du tarif actuel est de 4 pour cent plus élevé que celui de la taxation fédérale. En 1879 les importations du Nouveau-Brunswick n'ont été que la moitié de celles de 1866. En 1866, année qui a précédé la Confédération, le Nouveau-Brunswick a importé pour une valeur de \$10,000,794, en fait de marchandises, sur lesquelles l'impôt de l'octroi a rapporté \$1,033,609. En 1879 il a importé pour \$5,337,958 de marchandises sur lesquelles l'impôt de l'octroi a rapporté \$1,044,807, c'est-à-dire la moitié des importations et un impôt plus élevé.

SIR SAMUEL L. TILLEY : En 1867, tout ce que nous faisons venir des autres parties de la Confédération était compris sous le titre "importations"; et dans les relevés du commerce de 1866-7 les importations d'Ontario et de Québec figurent comme importations des autres provinces.

M. BURPEE : La comparaison faite par l'honorable monsieur ne fournit pas la bonne manière d'examiner les taxes du tarif actuel. S'il veut bien comparer les importations et les droits payés par les diverses provinces avec ceux du Nouveau-Brunswick, il verra que toujours depuis la Confédération ce dernier a payé 3 ou 4 pour cent de plus que les autres provinces.

Il a également mis en regard les recettes et dépenses fédérales avec celles du Nouveau-Brunswick. En traitant cette question je ne suis pas animé par l'esprit de clocher; mais l'honorable monsieur a amené ce sujet sur le tapis et vous a dit que le Nouveau-Brunswick a reçu du trésor fédéral plus qu'il n'y a contribué, laissant de côté les frais du gouvernement civil, de la législation et du Nord-Ouest auxquels, dit-il, cette province n'a rien fourni, et qu'elle n'a pas à se plaindre des arrangements financiers faits avec le gouvernement fédéral. M. l'Orateur, je suis en mesure de démontrer que le Nouveau-Brunswick contribue au trésor pour une plus large part que l'honorable ministre

n'a voulu le faire croire dans son discours de l'autre jour, assertion qu'il a répétée plusieurs fois.

A six heures l'Orateur quitte le fauteuil.

SEANCE DU SOIR.

M. BURPEE (Saint-Jean, N. B.) : Quand vous avez quitté le fauteuil, M. l'Orateur, j'en étais à relever l'assertion faite par l'honorable ministre des finances, dans son discours de mardi dernier, au sujet des recettes et dépenses du Nouveau-Brunswick en rapport avec le gouvernement fédéral. Voici un état indiquant les recettes et dépenses, à l'exclusion des items—gouvernement civil, législation et territoires du Nord-Ouest—puis qu'il dit que nous n'y contribuons pas—pendant les dix premières années de la Confédération :

Ce tableau fait voir qu'Ontario et Québec ont largement contribué au trésor fédéral, plus quelle n'en ont reçu, et que le Nouveau-Brunswick a aussi donné \$508,567 de plus qu'il n'en a retiré pendant les dix premières années de la Confédération. Dans les premières années après l'ouverture du chemin de fer Intercolonial, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick furent mis à contribution pour l'exploitation de l'Intercolonial, et ainsi placés dans le tableau précédent, c'est-à-dire que les recettes furent portées au crédit des provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick et les dépenses mises à leur compte. Si nous prenons les recettes et dépenses de l'Intercolonial et les portons au compte et au crédit des autres provinces par population, nous avons le résultat suivant. Le chiffre de la population sur lequel j'ai basé mon calcul est celui de 1871 :

Dix Ans—et divisant les recettes et dépenses du chemin de fer Intercolonial parmi les provinces.

Provinces.	Recettes.	Dépenses.	Surplus.	Déficits.
O. et Q.	\$152,594,001	\$98,969,196	\$53,624,805	.....
N.-B.	15,754,121	14,057,991	1,696,130	.....
N.-E.	17,008,791	17,725,488	.....	\$725,707
Manitoba.	925,523	1,679,262	.....	\$753,739
C.-B.	2,630,875	3,561,401	.....	\$930,526
I. P.-E.	1,711,330	2,812,300	.....	1,100,970
T. du N.-O. et dépenses collective.	7,599,219	50,581,738	.....	42,982,519
			\$55,320,935	\$46,492,521

CONDITION FINANCIERE des provinces vis-à-vis le gouvernement fédéral, pendant les dix premières années de la Confédération, de 1867 à 1877.

Provinces.	Recettes.	Dépenses.	Surplus.	Déficit.
Ontario et Québec	\$140,162,842	\$93,344,344	\$55,818,498	.....
Nouveau-Brunswick	17,106,186	16,597,810	508,376	.....
Nouvelle-Ecosse	19,112,640	21,173,040	.....	\$2,060,340
Manitoba	876,723	1,599,262	.....	722,539
Colombie Britannique	2,557,675	3,441,461	.....	883,786
Ile du Prince-Edouard	1,596,924	2,624,258	.....	1,027,334
Territoire du Nord-Ouest et dépenses collective.	7,599,219	50,581,738	.....	42,982,520
Depensé au compte du capital			\$47,676,920	47,676,920
Balance			\$ 5,649,954	

M. BURPEE.

Ensuite, si vous ajoutez aux recettes et dépenses, par population, le total des dépenses pour les Territoires du Nord-Ouest, le gouvernement civil, la législation et autres items des comptes publics qui ne sont pas imputables aux provinces directement, et qui s'élèvent à environ \$42,982,000—et si vous les divisez entre les provinces *pro rata*, vous avez les résultats suivants :

Provinces.	Recettes.	Dépenses.	Surplus.	Déficit.
O. et Q.	\$152,534,001	\$131,734,009	\$20,859,992	.....
N.-E.	17,008,791	22,243,365	.....	\$5,234,577
N.-B.	15,754,121	17,385,155	.....	1,631,034
Manitoba.	925,523	1,857,973	.....	932,450
C. B.	2,630,875	4,250,461	.....	1,620,586
I. P.-E. ..	1,711,330	3,907,645	.....	2,196,316
			\$20,859,992	\$11,623,983

Dix Années—des comptes de la Confédération, y compris le total des recettes et des dépenses pour T. du N.-O. et dépenses collectives.

Provinces.	Recettes.	Dépenses.	Surplus.	Déficit.
Ontario et Québec.	\$186,709,732	\$118,771,872	\$67,937,860	.....
Nouvelle-Ecosse.	20,937,698	21,073,616	.....	\$91,918
Nouveau-Brunswick.	19,747,544	17,130,874	2,616,670	.....
Manitoba.	1,646,811	2,410,429	.....	763,618
Colombie Britannique.	3,759,887	4,885,559	.....	1,116,672
Ile du Prince-Edouard.	2,443,413	4,409,627	.....	1,966,214

Les recettes considérables que le Nouveau-Brunswick a réalisées en 1878 lui ont permis d'accuser un surplus beaucoup plus élevé. Si nous ajoutons à ce qui précède la dépense des douze années, portée au compte collectif, par province, et qui s'élève à un peu plus de \$55,000,000, nous avons un surplus d'environ \$20,000,000 au crédit d'Ontario et de Québec, tandis que pour les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Manitoba, de la Colombie britannique et de l'Ile du Prince-Edouard nous avons un déficit de près de \$13,000,000. Quant au Nouveau-Brunswick, si nous déduisons de la dépense portée au compte de cette province les \$150,000 par année depuis 1874, pour la cession de son droit d'exportation sur le bois de construction, nous constatons un très léger déficit, s'il y en a un réellement, après avoir fait sa part de contribution aux frais de la législation, du gouvernement civil, des territoires du Nord-Ouest et de tous les autres comptes collectifs.

Ceci comprend tous les frais portés aux comptes publics, sauf les items imputables aux différentes provinces, et tous les comptes collectifs, législation, gouvernement civil, pensions, fonds de retraite et quelques autres items imputables à toute la Confédération et qui sont aujourd'hui divisés parmi toutes ces provinces par tête de la population. A mon avis, le résultat démontre que le Nouveau-Brunswick ne fait pas mauvaise figure relativement aux finances fédérales.

Maintenant, monsieur l'Orateur, si nous prenons les recettes et dépenses des douze années depuis la Confédération jusqu'au 30 juin 1879—sauf la législation, le gouvernement civil et les territoires du Nord-Ouest, nous avons le résultat suivant :

Par conséquent, M. l'Orateur, les recettes provenant des différentes provinces, depuis leur entrée dans la Confédération jusqu'à l'année 1879, accusent une taxation, sur Ontario et Québec, de \$186,709,

000, ou \$65.80 *per capita*; sur le Nouveau-Brunswick, de \$19,750,000, ou \$70 *per capita*; sur la Nouvelle-Ecosse, de \$20,987,000, ou \$54.50 *per capita*; sur le Manitoba, de \$1,650,000, ou \$41.20 *per capita*; sur la Colombie britannique, de \$3,770,000, ou \$62.10 *per capita*; sur l'île du Prince-Edouard, de \$2,443,000, ou \$26.84 *per capita*. Ces chiffres démontrent la part considérable que le Nouveau-Brunswick fournit au trésor fédéral, comparé à Ontario, Québec et la Nouvelle-Ecosse. On remarquera aussi qu'Ontario et Québec ont payé beaucoup plus qu'ils n'ont retiré.

En 1877, un expert commercial, très au fait de ces matières et qui eut non-seulement accès à tous les livres de la douane de Montréal, mais reçut aussi l'aide des marchands de cette ville, fit des recherches très-minutieuses pour connaître la somme des impôts perçus dans ce port sur les marchandises expédiées et consommées dans Ontario. Le résultat de ses recherches, qui se trouve consigné dans un rapport adressé au département, fut qu'un peu plus de 50 pour cent des perceptions faites à Montréal — lesquelles comprennent presque toutes les perceptions de la province de Québec, provenaient de marchandises consommées dans Ontario. Par conséquent, les relevés des douanes d'Ontario n'accusent qu'un peu plus de la moitié des contributions de cette province au trésor fédéral sous ce chef.

J'ose dire, M. l'Orateur, que le Nouveau-Brunswick ne doit pas une seule piastre au gouvernement fédéral. Je crois que ces faits répondent aux assertions de l'honorable ministre des finances en ce qui regarde le Nouveau-Brunswick.

Il a cité les caisses d'épargnes de cette province comme preuve de sa prospérité. Or, je constate que les dépôts faits, l'année dernière, à la caisse d'épargnes de Saint-Jean, se sont élevés à environ \$22,000 de plus que les retraits; mais je ne pense pas que cela soit un indice certain de la condition des classes ouvrières de cette ville. Il n'y a pas de doute que plusieurs personnes déposent leur argent dans cette institution afin d'avoir plus de facilité pour le retirer quand elles en ont besoin, et afin d'en obtenir le taux d'intérêt qui leur revient en attendant qu'elles puissent trouver un placement plus avantageux.

M. BURPEE.

L'honorable monsieur dit que le commerce du Nouveau-Brunswick avec les Antilles, a reçu une impulsion nouvelle très forte et que les demandes de transport ne manquent pas. Les rapports que j'ai reçus ne sont pas aussi favorables. Il y a bien des années que je n'ai pas vu le prix des transports aussi bas que maintenant. Il est vrai qu'un grand nombre de navires ont visité Saint-Jean dans ces derniers mois; mais cela vient de ce que, par suite du blocus des grains, les navires n'ayant rien à faire à New-York sont venus à Saint-Jean et ont pris des chargements à très bas prix plutôt que de rester plus longtemps dans l'inaction.

L'honorable monsieur nous a parlé du commerce des farines, et nous a dit que cette céréale est à bien meilleur marché au Canada qu'aux Etats-Unis. Cependant, de gros marchands de Saint-Jean m'ont informé qu'ils peuvent acheter la farine à bien meilleur marché à New-York qu'à Montréal ou dans le Canada Occidental. Je suppose que ces informations lui viennent des mêmes personnes qui l'avaient assuré l'année dernière que le droit sur la farine de blé-d'Inde serait acquitté par les expéditeurs de New-York, assertion qui a provoqué le rire de la Chambre.

L'honorable monsieur a parlé lestement de la requête présentée à cette Chambre par la ville et le comté de Saint-Jean contre le tarif. Il y avait 2,800 noms sur cette requête, et 230 ont été reçus depuis, ce qui porte le nombre des signataires à plus de 3,000, et j'ose affirmer que parmi eux il n'y en avait pas vingt qui ne fussent point électeurs. Nombre d'entre eux étaient partisans de l'honorable monsieur lors de sa dernière élection. La requête était *bona fide*, représentait de grands intérêts, entra autres plusieurs fabricants, et ne méritait pas les railleries de l'honorable monsieur.

Je suis certain que la politique nationale n'est pas aussi populaire aujourd'hui, dans la Confédération, qu'elle l'était lors de son établissement: je suis convaincu que si le pays était maintenant appelé à se prononcer sur son compte, loin d'être soutenue, elle serait repoussée par une majorité écrasante. Sauf quelques manufacturiers, l'opinion publique est décidément hostile à cette politique. Plusieurs fabricants lui sont opposés dans sa forme actuelle; et je crois, de plus, que plusieurs

honorables membres de cette Chambre qui l'ont appuyée il y a un an, lui sont aujourd'hui défavorables et seraient bien aises d'en revenir à un tarif basé sur les besoins du revenu ; grand nombre de députés se montrent en effet, très réservés à l'égard de cette politique, surtout parmi ceux de la Nouvelle-Ecosse et de l'Île du Prince-Édouard.

Je crois que toutes les prédictions faites l'année dernière par l'opposition touchant les effets de ce tarif, se sont accomplies. Nous disions que les taxes seraient considérablement augmentées, et les rapports officiels des six derniers mois nous donnent raison.

L'augmentation de l'impôt qui frappe la matière brute a mécontenté grand nombre de fabricants et, dans plusieurs cas, a fait manquer l'objet que le gouvernement avait en vue. De plus elle crée, dans quelques-unes des provinces, un sentiment de mécontentement qui ne fera qu'augmenter.

Avant la Confédération on ne nous avait pas donné à croire qu'un tarif protecteur serait établi ; on nous avait même dit le contraire. L'honorable ministre actuel des finances nous avait dit qu'il n'y aurait pas d'aussi lourdes taxes, et que l'impôt ne serait pas plus de \$2.75 par tête pendant un quart de siècle. Avant la Confédération, plusieurs membres du gouvernement étaient opposés à la protection. A l'époque où le tarif variait de 20 à 30 pour cent dans l'ancien Canada, l'honorable chef actuel du gouvernement déclarait qu'il fallait le diminuer pour se rendre aux désirs de la population des provinces maritimes, si l'on voulait qu'elle entrât dans l'union, et il fut réduit à un tarif de 15 pour cent.

Le premier ministre a dit que sir Alexander T. Galt est le père du tarif actuel et de la politique nationale. Or, sir Alexander T. Galt a fait, en 1866, un exposé financier qu'il est intéressant de lire, en raison de ses rapports avec le gouvernement actuel. Il était alors ministre des finances, et il présentait un tarif peu élevé pour faire face aux exigences dont je viens de parler. Comme l'attitude de sir Alexander T. Galt, depuis et jusqu'à une période très récente, a été toute différente de ce qu'elle est maintenant, il n'est pas hors de propos de savoir ce qu'il disait alors.

Je cite :

“Le gouvernement propose d'admettre ces articles en franchise, et il pense que de la sorte les fabricants d'articles de cette nature sur lesquels un droit de 20 pour cent est aujourd'hui imposé, droit qui sera réduit à 15 pour cent, pourront fabriquer les mêmes articles plus économiquement qu'auparavant, et les offrir au public à des prix plus bas et rémunérateurs. Par conséquent, ces changements donneront cet avantage que, tout en pouvant fournir à la population des articles à 5 pour cent meilleur marché que sous le tarif actuel, les fabricants seront plus en mesure qu'à présent de faire la concurrence sur les marchés étrangers. (Écoutez ! écoutez !) Je pense que ces changements, loin de leur être préjudiciables, ainsi qu'on pourrait le craindre de prime abord, amélioreront considérablement leur position. (Écoutez ! écoutez !).

“HON. M. HOLTON : Comment ? Par une protection plus élevée ?

HON. M. GALT : Non, mais en abaissant le prix des articles qui entrent dans la consommation des articles qu'ils fabriquent. Je n'hésite pas, monsieur l'Orateur, à dire que je voudrais que nous fissions aujourd'hui en mesure d'abolir les droits de douanes sur tous ces articles (applaudissements). Et j'espère que le jour va venir..... où nous pourrions faire disparaître totalement tous les impôts douaniers qui pèsent sur les articles fabriqués. (Nouveaux applaudissements.)

En 1876, sir Alexander T. Galt faisait à Toronto un discours aussi tranché et dans le même sens que celui dont je viens de lire un extrait. Sa politique de 1866, réitérée en 1876, est bien différente de la politique de protection du gouvernement actuel. Sa politique de 1866 était parfaitement d'accord avec celle du parti libéral du Nouveau-Brunswick qui avait alors pour chef l'honorable ministre actuel des finances. C'est encore aujourd'hui la politique du même parti libéral. Le programme du parti confédéré du Nouveau-Brunswick a été bien défini, à cette époque, dans les colonnes du *Telegraph* de Saint-Jean, en gros caractères et la plus grande partie en lettres capitales.

Le voici :

“Des millions de piastres pour la construction de l'Intercolonial et du prolongement occidental. Saint-Jean doit devenir le centre, le terminus océanique, le Liverpool de l'Amérique ! Le libre-échange, un vaste marché, l'émigration, l'établissement de nos terres incultes, et des centaines d'autres avantages que nos marchands, nos artisans, nos avocats, nos médecins, toute notre population ont demandés et pour lesquels ils ont travaillé pendant des années seront garantis par cette union. Avec l'union nos artisans et nos ouvriers seront certains d'avoir constamment de l'ouvrage, hiver et été, durant toute l'année, avec de bonnes gages, tandis que

d'un autre côté le prix de la subsistance ne sera pas augmenté de un pour cent. Nos marchands pourront étendre leur commerce dans toutes les parties de l'Amérique du Nord. Nos artisans auront alors un marché où ils écoulent tous les articles qu'ils pourront fabriquer et se verront bientôt dans la nécessité d'agrandir leurs établissements et d'employer des centaines d'hommes, au lieu de dizaines comme maintenant. Nos constructeurs de navires verront s'ouvrir devant eux les marchés de France pour y vendre les bâtiments du Nouveau-Brunswick—les plus solides et plus fins voiliers du monde. Nos banquiers n'auront plus rien à faire, grâce à l'immense circulation des capitaux anglais qui nous sont maintenant garantis; les courtiers ne pourront plus exploiter le petit négociant ni lui mettre la meule au cou comme ils le font depuis des années."

Le *Telegraph* a continué d'être et est encore l'organe de la cause libérale et le champion des mêmes principes commerciaux, tandis que celui qui en était le rédacteur à cette époque, en 1866, est devenu rédacteur d'un journal tory et l'avocat de la protection. Tel est le programme qui fut exposé au Nouveau-Brunswick pour le gagner à la Confédération.

Il n'est pas nécessaire d'aller aussi loin dans le passé. Pas plus tard qu'en 1874 l'honorable ministre des chemins de fer (sir Charles Tupper), reprochait à l'honorable député de Huron-Centre (sir Richard J. Cartwright) d'augmenter le tarif de 2½ pour cent, disant que c'était friser la protection; et en 1878 l'honorable ministre actuel des finances disait à Saint-Jean qu'il ne fallait pas augmenter les impôts.

Voici ce qu'il déclarait durant la campagne électorale de 1878 :

"On a prétendu que sir John A. Macdonald a dit qu'il adopterait le tarif américain de 35 pour cent. Or, puisque pendant cinq ans un tarif de 12½ pour cent et durant les neuf derniers mois, un tarif de 10¼ pour cent ont suffi pour faire face aux besoins du pays, peut-on le supposer assez insensé pour demander d'établir ou dire qu'il va établir un tarif de 35 pour cent, quand 12½ ou 13 pour cent ont été amplement suffisants? Je ne connais que deux hommes publics en ce pays qui préconisent un tarif de cent pour cent; ni l'un ni l'autre de ces messieurs ne sont aujourd'hui en parlement."

Il disait encore :

"Si j'avais été membre du parlement à la dernière session, j'aurais voté pour que le droit qui frappe les articles non énumérés fût porté de 15 à 17½ pour cent. J'aborde maintenant la délicate question de la farine et du charbon—question sur laquelle cette élection doit se faire. Je n'hésite pas à dire que si j'avais été en

Chambre durant la dernière session, lorsque les partisans du gouvernement ont proposé de taxer ces articles, j'aurais voté contre la motion."

Le très-honorable chef du gouvernement, lui aussi, nous assurait que les taxes seraient réduites.

Voici d'après la *Gazette* de Montréal, du 10 juillet 1877, ce qu'il disait dans un discours prononcé par lui à Sweetsburg :

"Nous nous étions convaincus, comme d'ailleurs toute la population du Canada, que la Confédération était nécessaire pour le bien du pays. Nous avions à plaire aux populations de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick dont le tarif variait de 5 à 12 pour cent, tandis que le nôtre allait jusqu'à 20 pour cent, et le grand cri soulevé contre nous dans les provinces maritimes était que, si elles entraient dans la Confédération, nous leur imposions de lourdes taxes. Nous avons fait la moitié du chemin et réduit les impôts à 15 pour cent."

Ainsi, jusqu'en 1878, personne ne nous avait annoncé ce tarif protecteur élevé. Je dois parler des taxes telles qu'elles étaient au commencement de la Confédération et telles qu'elles sont maintenant. En 1867 la moyenne du tarif était de 10 pour cent au Nouveau-Brunswick, elle est aujourd'hui de 20 pour cent pour la Confédération; en 1867 elle était de 10½ pour cent pour le Canada en général et elle est de 24 pour le Nouveau-Brunswick; elle sera probablement plus grande quand tous les rapports de l'année seront arrivés.

Dans son premier discours sur le budget l'honorable ministre des finances a parlé de la taxe relativement à la Grande-Bretagne et aux Etats-Unis, et essayé de faire croire que le tarif actuel favorise la Grande-Bretagne et est préjudiciable aux Etats-Unis, ce qui n'est pas le cas. Le meilleur moyen de le prouver, c'est d'établir une comparaison entre les marchandises imposables. Il s'est produit une grande diminution dans les importations des marchandises admises en franchise par le tarif de l'année dernière; cette réduction a été de \$25,000,000 à environ \$10,000,000 dans les importations des Etats-Unis, et de \$6,500,000 à \$4,000,000 dans celles de la Grande-Bretagne. Les articles des Etats-Unis admis en franchise comprennent: le poisson, en vertu du traité, \$500,000; lainages, pour fabrication, plus de \$1,000,000; effets de colons, \$700,000; peaux, au-dessus de \$1,000,000; coton brut, près de \$1,000,000, et nombre d'autres items entrant dans la fabrication et qu'il est de notre

avantage d'admettre en franchise ; par conséquent on ne doit pas s'en servir pour calculer la proportion des importations imposables entre un pays et un autre.

Le relevé comparatif semestriel qu'on a mis en la possession de la Chambre et qui sert de base au calcul est tout ce que nous avons pour nous guider, bien que je n'admette pas que le résultat des taxes qu'il accuse soit le même que nous donneront les relevés de toute l'année, quand ils seront compilés. D'après le relevé semestriel, la moyenne du droit qui frappe les articles de la Grande-Bretagne, imposables et admis en franchise, était de $19\frac{1}{2}$ pour cent en 1878, et de $19\frac{3}{8}$ pour cent. en 1879 ; des Etats-Unis, 12 pour cent en 1878 et 15 pour cent en 1879. En ne prenant que les marchandises sujettes à l'impôt, la moyenne du droit sur les importations de la Grande-Bretagne était de $19\frac{1}{2}$ pour cent en 1878 et de 24 pour cent en 1879, soit une augmentation de près de 5 pour cent ; tandis que sur les importations des Etats-Unis elle était de 22 pour cent en 1878 et de 23 pour cent en 1879, soit une augmentation de 1 pour cent seulement. Voilà le vrai moyen d'en arriver à la vérité au sujet de nos importations imposables.

L'honorable ministre des finances a dit, en comparant les semestres de 1878-9, que la diminution des importations des marchandises imposables et admises en franchise pendant cette période, a été de 7 pour cent seulement pour la Grande-Bretagne, tandis que pour celles des Etats-Unis elle a été de 33 pour cent. En appliquant la même règle aux marchandises imposables seulement, la diminution des importations de la Grande-Bretagne a été de 15 pour cent, et des Etats-Unis de 18 pour cent. Ceci n'est qu'une comparaison approximative, attendu que parmi les importations d'articles des Etats-Unis admis en franchise en 1878, il y avait une grande quantité de grains, etc., *in transitu*, plus que n'en accuse le relevé en question.

Nous en arrivons aux fabricants qui, comme classe, ne retirent aucun avantage du tarif. L'énorme augmentation des droits dont sont frappées les matières qui entrent dans la fabrication a plus que neutralisé l'effet de l'augmentation de l'impôt sur l'article fabriqué. En outre l'augmentation de capitaux rendue nécessaire par le tarif actuel pour faire

des opérations va gêner le progrès de ces opérations.

Ainsi, par exemple, prenons les instruments aratoires ; les fabricants se plaignent de la position désavantageuse dans laquelle les met le tarif actuel ; tandis que pour les articles fabriqués ils reçoivent une augmentation de protection de $17\frac{1}{2}$ à 25 pour cent, l'augmentation du droit qui frappe les matériaux et le combustible est de $6\frac{1}{2}$ à $17\frac{1}{2}$ pour cent. Voyons ensuite l'industrie des fontes ; tandis que l'augmentation du droit sur les articles fabriqués est de $17\frac{1}{2}$ à 25 pour cent, l'augmentation du droit sur la matière et le combustible est de $4\frac{1}{2}$ à $14\frac{1}{2}$ pour cent. Il en est de même pour les fabricants de clous ; tandis que l'augmentation du droit sur les clous est de $17\frac{1}{2}$ à 25 pour cent, prix actuel, l'augmentation du droit sur le fer, les matériaux et le combustible est de $6\frac{1}{2}$ à 20 pour cent. Pour les clous et les braquettes réunis, l'augmentation du droit sur les articles fabriqués est de $17\frac{1}{2}$ à 25 pour cent, et sur la matière et le combustible de $5\frac{1}{2}$ à 17 pour cent, soit une différence de $6\frac{1}{2}$ pour cent contre les uns et de $4\frac{1}{2}$ pour cent contre les autres, comparés au tarif de 1878. Pour les natures, le droit sur les articles fabriqués est augmenté de $17\frac{1}{2}$ à 30 pour cent, tandis que le droit sur la matière brute et le combustible est augmenté de 13 à $23\frac{1}{2}$ pour cent. Pour les bottes et chaussures l'augmentation du droit est de $17\frac{1}{2}$ à 25 pour cent, tandis que sur la matière, le combustible, etc., qui entrent dans leur fabrication, est de $10\frac{1}{2}$ à 19 pour cent, c'est-à-dire un pour cent de plus qu'auparavant. Les fabricants de harnais et de sellerie ont une augmentation de $7\frac{1}{2}$ pour cent et paient $12\frac{1}{2}$ à 15 pour cent de plus pour le montage et la matière qui entrent dans leur fabrication. Les matériaux qui entrent dans la construction des navires ont été augmentés de $4\frac{1}{2}$ à 13 pour cent. Les matériaux, provisions, etc., pour la confection du bois ont été augmentés de $10\frac{1}{2}$ à 22 pour cent. Et ainsi de suite pour presque tous les articles, excepté les raffineries de sucres, les filatures de cotons et de lainages et peut être les fabriques de meubles.

D'autres fabricants se demandent naturellement pourquoi on ne leur a pas donné de semblables avantages spéciaux, en admettant en franchise la matière et le mécanisme dont ils se servent. On a dit que

le prix de ces articles n'avait pas haussé. M. l'Orateur, nous connaissons mieux que cela, et les différentes circulaires qui ont été distribuées parmi les marchands corroborent notre assertion ; quelques articles ont haussé de 3 ou 4 pour cent et continuent d'augmenter, et c'est le consommateur qui paie.

L'honorable ministre des finances a visité, l'automne dernier, plusieurs manufactures établies dans toutes les parties du pays. Je suis convaincu que dans un très-grand nombre de cas des mécontentements ont été exprimés, mais on s'est bien donné garde de divulguer ce fait. En définitive, qu'avons-nous vu ? A Montréal, Toronto, Hamilton, Brantford, Oshawa, Sainte-Catherine, Guelph, London, etc., nous l'avons vu rendre visite à des personnages qui représentaient, les uns \$32,000, d'autres \$20,000, d'autres \$40,000, \$100,000, \$500,000, d'autres enfin de \$1,000,000 à \$3,000,000. Toutes ces immenses fortunes avaient été faites à la faveur d'un tarif basé sur les besoins du revenu, et si l'on considère que la crise commerciale était passé, aucune classe de notre population n'a moins souffert que nos fabricants.

Maintenant, il me semble que plusieurs des fabricants qui ont reçu la visite de l'honorable ministre étaient désireux d'obtenir certains avantages, et il n'est pas étonnant qu'ils l'aient aussi bien traité pendant son voyage, sans compter que cette visite a donné l'occasion de faire une immense réclame. Les fabricants de Saint-Jean n'ont pas eu la même chance ni les mêmes avantages que ceux d'Ontario, qui possèdent les plus beaux pouvoirs d'eau du monde, des communications directes par chemin de fer et par eau, et un marché à leurs portes. On nous avait dit, à nous habitants du Nouveau-Brunswick, qu'après l'entrée des provinces dans la Confédération, leurs manufactures alimentaires tout l'Ouest ; mais, M. l'Orateur, nous voyons que sur le seul canal Welland, il y a une cinquantaine de manufactures et de moulins, et les fabricants d'Ontario fournissent aujourd'hui considérablement aux provinces maritimes.

Je me suis appliqué à connaître, en faisant des recherches aux banques de Saint-Jean et par d'autres moyens, combien il a été dépensé annuellement pour des achats faits dans Ontario et Québec. Dans deux banques, j'ai constaté un résultat de près

de \$3,600,000. Nous pouvons donc considérer comme certain qu'il est annuellement importé d'Ontario et de Québec dans la province du Nouveau-Brunswick pour une valeur de \$4,000,000 à \$5,000,000, et pour plus que cela dans la Nouvelle-Ecosse et l'Île du Prince-Edouard. Assurément l'intercourse commercial entre les provinces est tout l'opposé de ce qu'on nous avait fait espérer comme résultat de la Confédération. Ontario et Québec ont monopolisé en grande partie notre commerce, tandis que d'un autre côté nous faisons dans ces deux provinces pas beaucoup plus qu'avant la Confédération. Nos importations du Canada au Nouveau-Brunswick en 1866 étaient de \$300,000, et nos exportations de \$82,000 ; tandis qu'aujourd'hui nos importations d'Ontario et de Québec au Nouveau-Brunswick seulement sont de \$4,000,000 à \$5,000,000, et nos exportations bien peu plus qu'en 1866.

Je connais un manufacturier de Saint-Jean, partisan de l'honorable ministre des finances, qui m'a dit que le tarif ne lui faisait aucun bien, qu'il n'est pas mieux dans ses affaires à la faveur de ce tarif, par suite de l'augmentation de l'impôt dont sont frappés la matière premières et le combustible. Ce monsieur est un grand fabricant d'articles en fer, en fonte, etc. Il me dit qu'en 1876 il employait 30 hommes, 51 en 1877, 47 en 1878 et 23 en 1879. En 1876 il payait pour gages, \$10,000 ; \$15,400 en 1877 ; \$14,300 en 1878 et \$6,700 en 1879.

Les fabricants de voitures de Saint-Jean se plaignent de ne pouvoir employer en 1879 que la moitié du personnel qu'ils avaient en 1878, de ne travailler que les trois quarts du temps et d'avoir un fonds considérable inactif. Les fabricants de harnais se plaignent aussi amèrement. L'honorable ministre des finances ne doit pas avoir oublié qu'un monsieur Harris lui disait, lorsqu'il est allé visiter son établissement, qu'il n'employait aujourd'hui qu'une soixantaine d'ouvriers, lui qui en avait 300 il y a quelques années. Il se rappelle aussi les plaintes que lui faisaient des fabricants de chaudières et de locomotives au sujet de l'augmentation de l'impôt qui frappe le fer, les tubes, etc. Les fabricants de clous se plaignent aussi, et tous les autres, sauf les fabricants de cotons.

L'honorable monsieur nous disait, au cours de la dernière session, qu'une verrerie avait été établie à Saint-Jean dès que la politique nationale fut annoncée; mais il ne nous a pas dit que cette manufacture est aujourd'hui fermée. Il nous avait annoncé qu'une poterie allait être établie à Saint-Jean, grâce à la politique nationale; il n'en a rien été. Les ateliers de clous de Coldbrook ont suspendu leurs opérations depuis, ainsi que les laminoirs de la même localité; et quant aux scieries, des vingt-et-une que nous comptons à Saint-Jean l'année dernière, il n'y en a plus que cinq ou six en opération. Nos chantiers de navires sont presque déserts. Je pourrais mentionner encore d'autres industries, mais ce n'est pas nécessaire.

Je ne dis point que cet état de choses soit uniquement dû à la politique nationale; mais les honorables députés de la droite ont affirmé qu'une grande prospérité a été le résultat de cette politique et qu'en aucun temps depuis la Confédération le pays n'a été aussi prospère. Je pense que ces industries renaîtront, qu'elles reprendront vigueur, plus particulièrement dans Ontario et Québec; mais la politique actuelle du gouvernement n'en sera pas la cause, car elle n'est point favorable aux fabricants en général, encore moins aux classes industrielles générales de notre pays.

M. l'Orateur cette politique du gouvernement est opposée aux intérêts des provinces maritimes, et elle le sera davantage dans l'avenir. Elle leur enlèvera leur commerce au profit de l'Ouest. Nous n'en voulons pas de meilleure preuve que l'article suivant que publiait le *Mail* de Toronto, l'organe du gouvernement, pas plus tard que le 24 décembre 1879 :

« Montréal étant la grande ville du Canada la plus rapprochée, est devenue, après l'Union, la métropole d'une grande section des trois provinces de l'Est et même de Terre-Neuve. Les sections orientales de la Nouvelle-Ecosse, les sections septentrionales du Nouveau-Brunswick traitent toutes avec Montréal de préférence à Halifax ou Saint-Jean. . . . Conséquence, Montréal est devenue très riche pendant un certain temps. Les chemins de fer continuèrent à s'étendre vers l'Ouest; les villes de l'Ouest commencèrent à disputer à Montréal le monopole des manufactures qu'elle avait apparemment établies. . . . Toronto et Hamilton, en particulier, se chargèrent d'alimenter Ontario, et c'est ici dans l'Ouest que les grandes villes de l'avenir doivent prendre leur expansion. Toronto possède la clef d'une

grande destinée. Elle peut devenir et elle deviendra, avec l'énergie et l'aide judicieuses nécessaires, la métropole d'une vaste région qui ne s'arrêtera qu'au pied des Montagnes Rocheuses. Ce sera sa faute si la couronne de la suprématie commerciale lui est enlevée au profit d'une ville située plus à l'Ouest. Toutes les forces de l'émigration, de l'agriculture, de la construction des chemins de fer, de dépenses publiques importantes sont réunies pour développer l'Ouest. Toronto doit être en mesure de suffire à l'approvisionnement de l'Ouest. La tendance générale a été depuis quelques années, et activée par la politique nationale, elle est encore de mettre le distributeur de détail ou même le consommateur lui-même en relations plus directes avec le producteur. Elle paraît avoir un double résultat. Elle détourne de plusieurs villes, telles que Halifax, Saint-Jean, Québec et quelques villes de l'Ouest, une bonne partie du commerce qui se faisait avec elles, et tend à détruire l'utilité des classes spécialement mercantiles, les agents. Deux ou trois choses nous paraissent inévitables dans l'avenir. Les classes mercantiles auront de la misère à s'en tirer. . . . Les plus grandes villes qui, par choix naturel, survivront ou celles qui se développeront graduellement, augmenteront rapidement en population et en richesse. Les terres arables, dans le voisinage des grandes villes, verront leur valeur doublée ou quadruplée. L'Ouest se remplira d'une population trop aventureuse et trop excitée pour se livrer de suite à l'industrie manufacturière. Et ainsi, depuis Toronto en allant vers l'Ouest, il y aura un champ immense pour le développement du commerce, une nombreuse population qui aura besoin de vêtements, de chaussures, de ferronnerie, de machines pour cultiver, etc., et plus tard pour augmenter le bien-être de leur intérieur. D'ici à quelques années, du moins, le gouvernement va se consacrer à développer l'Ouest. »

Cet article fait voir que la politique du gouvernement est de développer l'Ouest aux dépens de l'Est.

M. l'Orateur, j'en viens maintenant à l'industrie du bois. Elle est extrêmement importante pour le Canada, et cependant le gouvernement a augmenté de 10½ à 22 pour cent les taxes qui pèsent sur elle. Les rapports démontrent que la valeur des bois exportés du Canada pendant les douze années de 1868 à 1879 a été de \$261,614,178, tandis que celle des produits agricoles a été de \$202,404,000, des animaux et de leurs produits \$150,975,000. Ces chiffres font voir que l'industrie de bois, bien qu'elle ait eu trois ou quatre années de dépression sérieuse, a—si nous prenons ensemble toutes les années écoulées depuis la Confédération,—jeté dans l'ombre toutes les autres industries dont nous exportons les produits; en 1873 ses exportations ont atteint \$28,586,816.

Pour la population du Nouveau-Brunswick cette industrie du bois est de beaucoup la plus considérable et la plus importante, non-seulement parce qu'elle donne de l'emploi à une partie aussi considérable de la population, mais encore parce qu'elle alimente le commerce de nos navires, ainsi qu'on peut le constater par les documents officiels.

En 1868, nos exportations ont été de \$4,125,000, dont \$2,909,000 pour le bois ; en 1869, \$4,815,000, dont \$3,560,000 pour le bois ; en 1870, \$4,363,000 ; dont \$2,952,000 pour le bois ; en 1871, \$4,541,000 dont \$3,043,000 pour le bois ; en 1872, \$4,740,000, dont \$3,360,000 pour le bois ; en 1873, \$5,650,000, dont \$3,979,000 pour le bois ; en 1874, \$6,142,000, dont \$4,712,000 pour le bois ; en 1875, \$6,050,000, dont \$4,585,000 pour le bois ; en 1876, \$5,950,000, dont \$4,165,000 pour le bois ; en 1877, \$5,574,000, dont \$4,456,000 pour le bois ; en 1878, \$6,268,000 dont \$4,500,000 pour le bois ; en 1879 \$5,372,000, dont \$4,031,734, et il n'y a pas de doute que les exportations de 1880 seront beaucoup plus considérables dans le Nouveau-Brunswick, ainsi que dans le reste de la Confédération. Ces chiffres font voir l'importance de cette industrie pour le Nouveau-Brunswick, et, bien que l'honorable ministre des finances l'ait souvent représentée comme déclinant, elle a constamment augmentée en volume et en importance depuis 1868.

L'honorable monsieur a dit que si le prix des bois a haussé dans ces dernières années, les députés de la gauche n'ont pas augmenté les gages de leurs hommes. Les taxes dont le tarif frappe cette industrie sont une réponse victorieuse à son assertion. S'il y a une hausse dans le prix du bois, les frais de l'exploitation ont également augmenté, et pendant que l'ouvrier ne reçoit, aujourd'hui, que la moitié des gages qu'il avait autrefois, la politique nationale a augmenté pour lui le prix des choses nécessaires à l'existence.

Des personnes qui ont passé toute leur vie dans les affaires constatent, à la suite de laborieuses recherches, que les capitaux placés dans l'exploitation des bois, au Canada, représentent \$100,000,000 : et que la moyenne de la production pour l'exportation et la consommation a atteint

annuellement \$30,000,000 pendant nombre d'années. Les mêmes recherches ont démontré que les frais de production ont été de 65 pour cent pour la main-d'œuvre, c'est-à-dire \$19,500,000 ; produits de la 5^e ferme, 30 pour cent, \$9,000,000 ; les autres 5 pour cent, \$1,500,000, pour divers autres matériaux.

Le résultat fait voir que cette vaste somme dépensée dans l'exploitation de l'industrie du bois donne de l'emploi à 83,900 hommes durant toute l'année, à raison de 75 centins par jour, ce qui pourvoit à 420,000 âmes de notre population de 4,000,000.

Dans le Nouveau-Brunswick, elle occupe 17,000 hommes, et aux mêmes gages pourvoit à 85,000 âmes de la population de cette province. Je mentionne ces faits, M. l'Orateur, pour démontrer l'importance de cette industrie, pour faire voir la grande proportion de la population qu'elle entretient, et qu'au lieu de la taxer en augmentant ses impôts de 1½ pour cent, le gouvernement devrait l'encourager de toutes les manières possibles. C'est un fait que l'augmentation des taxes qui pèsent sur cette industrie frappe l'ouvrier qui travaille pour la moitié des gages qu'il gagnait autrefois et qui paie plus cher les vêtements qu'il porte et la nourriture qu'il consomme.

Monsieur l'Orateur, l'industrie de la construction des navires n'est pas dans une situation meilleure. J'ai entendu l'honorable ministre des finances dire qu'elle s'est améliorée depuis l'établissement de la politique nationale. Je ne sais pas où il a vu cette amélioration ; c'est tout le contraire qui existe. En 1862, l'impôt sur les matériaux qui entrent dans la construction des navires était de 52c. par tonne ; en 1865, de 63c. par tonne ; en 1878, de 80c. par tonne, et en 1872 il fut porté de 80c. à \$1.95 et \$2 par tonne. Au cours de sa campagne électorale de 1878, l'honorable ministre s'est fortement élevé, dans la ville de Saint-Jean, contre tout gouvernement qui taxerait l'industrie maritime, et il a condamné l'ancien ministre des finances pour avoir, en 1874, ajouté sur quelques-uns des matériaux nécessaires à la construction des navires une légère taxe qui augmentait l'impôt de 60c. à 80c. par tonne. Cet argument, monsieur l'Orateur, il s'en est servi contre l'ancienne administration dans chacun des discours qu'il a prononcés

durant cette campagne ; je vais citer quelques-unes de ses observations.

Parlant de la construction des navires, à l'Institut des Artisans, il disait :

“ Si j'avais été au parlement lorsque ces modifications ont été faites au tarif par monsieur Cartwright, je me serais élevé contre chacune d'elles. D'abord, monsieur Cartwright a proposé de placer sur les matériaux des navires un droit de 2½ pour cent, l'impôt des chemins de fer. Après l'union, le droit sur cette classe d'articles avait été aboli. Cela avait été fait parce que nous étions d'avis que l'industrie de la construction des navires était une de celles qui avaient besoin de toute l'aide qu'il était possible de donner. Nous sommes tous d'accord que les articles qui entrent dans la construction des navires doivent être aussi libres d'impôts que possible. Monsieur Cartwright proposa de changer tout cela en 1874, mais l'industrie n'était pas alors autant en mesure de supporter cette taxe additionnelle comme elle l'était en 1867.”

A Carleton, Saint-Jean, il disait encore :

“ Quant aux matériaux des navires, j'ai dit que je n'aurais pas ajouté un droit sur eux, car où en est aujourd'hui cette industrie ? Elle est presque morte dans les provinces maritimes, etc.”

Or, l'industrie des navires n'était pas, en 1874, dans une condition pire qu'en 1879 alors que l'honorable monsieur a imposé une taxe additionnelle sur les matériaux qui entrent dans leur construction. Dans le voyage qu'il a fait à Saint-Jean, il n'a visité aucun des chantiers de navires, bien qu'il aurait pu le faire avec avantage pour lui-même. La remise de 50 centins par tonne ne met pas le constructeur de navires dans une position meilleure qu'avant l'établissement de la Confédération ; il n'y a qu'une remise de \$1.15 par tonne qui pourrait avoir ce résultat.

Il est une autre matière que j'ai voulu signaler à l'attention de l'honorable ministre des finances. C'est un article publié par le *Monetary Times* du 27 février dernier, et au cours duquel il est dit :

“ Le sénateur Fabre, dans une lettre qu'il a récemment adressée de Paris se plaint de ce que la province Nouveau-Brunswick ait, en envoyant des navires inférieurs pour être vendus en Europe, diminué l'estime dans laquelle nos batiments y étaient tenus auparavant.”

C'est une assertion des plus fausses et des plus calomnieuses. Elle n'a pas été relevée. Les frais de l'honorable sénateur — \$1,500 — ont été payés par le Canada dans le but, dit-on, de lui permettre de

négoier entre la France et le Canada des conditions raisonnables auxquelles nos navires pourraient y être admis comme ceux de la Grande-Bretagne ; et nous voyons par le *Monetary Times* que, pour se mettre à l'aise apparemment, il passe condamnation sur les navires du Nouveau-Brunswick. Je ne pense pas qu'il y ait de meilleurs batiments au monde ; quelques-uns d'entre eux sont maintenant classés quatorze ans. Il n'est que juste pour les constructeurs de navires du Nouveau-Brunswick de faire connaître ces choses et de signaler cet article à l'attention du gouvernement.

Parlant de la taxe qui frappe les matériaux des navires, l'honorable ministre des finances avait formellement permis que la remise serait telle qu'elle placerait cette industrie dans une aussi bonne condition qu'auparavant, il ajoutait même dans une condition meilleure. Ses paroles que je recueille dans les *Débats*, page 434, confirment mon assertion :

“ Il aura sur les matériaux des navires une remise égale au droit payé (excepté sur les cordages) — 10 pour cent. Tous les navires neufs seront traités comme objets d'exportation.”

Il disait encore, page 734 :

“ Notre proposition est de protéger le constructeur de navires en lui donnant des matériaux à meilleur marché. Nous permettons de construire à des conditions plus favorables qu'auparavant, etc., etc.”

Et encore, page 751 :

“ L'intention du gouvernement est celle-ci : sur chaque article qui entre dans la construction des navires et qui a payé des droits comme matière première, les droits seront remis. Toutes sortes de navires construits dans le pays et expédiés à l'étranger, quand même ils ne devraient jamais faire la navigation à l'intérieur, seront traités de la même manière, excepté dans le cas des vapeurs dont les machines n'entrent pas dans cette catégorie.”

Enfin, page 1326 ;

“ Nous en venons maintenant à la construction des navires qui forment une industrie importante. D'après ce qu'on a dit jusqu'à présent, vous seriez peut-être portés à croire qu'au lieu de l'encourager, nous allons lui imposer un surcroît de taxes. Notre système de remises devra lui profiter.”

Les promesses que faisait l'honorable ministre des finances dans ses discours sur le budget en présentant le tarif il y a un an, que l'industrie de la construction des navires serait certainement placée

dans une aussi bonne situation qu'auparavant, n'ont pas été remplies. Dans une récente assemblée des constructeurs de navires, à Saint Jean, des résolutions ont été adoptées protestant contre cette taxe injuste et rappelant à l'honorable ministre des finances les promesses qu'il a faites durant la dernière session, ainsi que celles qu'il a réitérées à une députation qui s'est rendue auprès de lui au Park Hotel dans le mois de décembre dernier.

L'arrêté du conseil qui accorde une remise de 50c. par tonne ne contient que six articles seulement : le fer, le fer en barres, les chevilles, les chaînes, les peintures et les toiles à voiles— tandis qu'il y a quarante ou cinquante items à propos desquels les constructeurs de navires ont droit à une remise de l'impôt, et ils ne seront pas satisfaits de la manière dont ils sont traités par le gouvernement. Aujourd'hui plus de \$10,000 sont dues à des particuliers du Nouveau-Brunswick pour des taxes qu'ils ont payées sur des matériaux de navires et que l'honorable ministre des finances avait promis de leur remettre quand il a dit qu'ils seraient dans une position tout aussi bonne, sinon meilleure, qu'avant l'établissement du tarif.

On a beaucoup parlé du commerce des sucres; je désire revenir sur cette question pour démontrer les effets du tarif sur cette industrie.

On nous a dit que les sucres se vendent à aussi bon marché que sous l'ancien tarif et aux mêmes prix que sur les marchés des États-Unis. A l'appui de cette assertion, l'honorable député de Cardwell (monsieur White) a cité ce qui n'est pas juste—la moyenne du prix par livre du sucre granulé, comparant l'année 1879 avec les années 1878, 1877 et 1876. Ce que nous voulons savoir, ce sont les prix du sucre depuis que le nouveau tarif existe comparés à ce qu'ils auraient été d'après le tarif de 1878; et tous ceux qui ont suivi les prix de Montréal, une fois par semaine ou une fois par mois, depuis le nouveau tarif, verront la différence du prix des sucres sous l'ancien et le nouveau tarif; ils constateront que la diminution dans les perceptions des sucres de qualité inférieure, comparés aux sucres de qualité plus élevée, constitue pour le revenu une perte d'au moins \$600,000 par année, et pour le consommateur une augmentation de taxe de 1c. par livre.

M. BURPEE.

J'ai tenu note du commerce des sucres, par semaine, depuis que le tarif est en opération; et, depuis les onze mois qu'il existe, les prix ont été en moyenne de 9½c. par livre, tandis que sous l'ancien tarif ils étaient de 8½c. Quoique les raffineries de New-York paient 80c. par 100 lbs. de plus sur les sucres bruts, les prix du sucre granulé à New-York, pour la consommation locale, ont été en moyenne de 20c. par 100 lbs. de moins que les sucres canadiens granulés sont fournis au consommateur canadien.

L'assertion que le tarif a profité à l'industrie des sucres de Saint-Jean est fautive ainsi que le prouve le rapport semestriel fourni à la Chambre. Ce document fait voir que si le commerce des sucres a considérablement augmenté dans Québec et la Nouvelle-Ecosse, il a aussi considérablement diminué dans Ontario et le Nouveau-Brunswick.

Voici :

	Importations durant le semestre expiré le	
	31 décembre.	
	1878.	1879.
Ontario	\$32,617,040	\$9,685,012
Québec	19,820,932	46,048,911
Nouvelle-Ecosse	5,817,637	14,239,716
Nouveau-Brunswick.	3,945,552	2,228,719
Manitoba.....	378,603	16,979
Colombie britan....	771,698	495,859
Ile du Prince-Ed....	515,410	349,646

Ces chiffres nous démontrent que, en ce qui concerne cette industrie, le tarif actuel est préjudiciable à Ontario et au Nouveau-Brunswick en en détournant le commerce des sucres au profit de Québec et de la Nouvelle-Ecosse.

On nous a dit aussi que le prix des lainages et des cotonnades n'a pas augmenté. Or, les prix ont haussé, non-seulement par suite de la hausse des prix de la matière première, mais encore en raison de l'élévation du tarif. Les autres fabricants aimeraient à savoir pourquoi les manufactures de cotons et de lainages sont protégées au point qu'on admette en franchise le mécanisme, la matière première et la matière tinctoriale, en plus des 17½ à 25 pour cent sur les articles fabriqués.

Les chiffres suivants feront voir l'impôt énorme dont ces articles sont frappés : car il est absurde de supposer que les importateurs ne font pas rembourser par le consommateur les taxes additionnelles énormes qu'ils sont obligés de payer. Quelques-uns de ces articles ne peuvent

pas être fabriqués en Canada, et ceux qui peuvent l'être ont haussé en proportion de la nouvelle taxe. Je me suis donné beaucoup de peines pour vérifier l'augmentation des taxes sur les cotonnades et les lainages, attendu que notre population en fait une grande consommation, et je vais citer un exemple.

Une de nos plus importantes maisons de Saint-Jean a importé une balle de tapis de laine, valeur, \$412 ; grâce à la politique nationale, elle a payé un droit de \$157.10, ou 38 pour cent, tandis que sous l'ancien tarif de 17½ pour cent, ce droit n'aurait été que de \$72.10. A ceux qui ont les moyens d'acheter de la tapisserie, des Bruxelles, Axminster, Kinderminster, etc., on impose une taxe de 20 pour cent, et de 20½ pour cent pour les articles de qualité supérieure. Une caisse d'articles en coton, valeur \$171, paie un droit de 30 pour cent, c'est-à-dire \$51.30, tandis que sous l'ancien tarif de 17½ pour cent, cet impôt aurait été de \$29.92. Une caisse de drap pilot pour pêcheurs, valeur \$494, paie un droit de 31½ pour cent, ou \$155.50 tandis que sous l'ancien tarif de 17½ pour cent ce droit aurait été de \$86.45. Une caisse de drap président, valeur \$235, paie un droit de 40 pour cent, tandis que sous l'ancien tarif de 17½ pour cent ce droit aurait été de \$41.12. Ces draps sont principalement employés à la confection des par-dessus d'hiver, etc., et en grand usage.

Une balle de couvertures, valeur \$69, paient un droit de 44 pour cent, ou \$30.30, tandis que sous l'ancien tarif de 17½ pour cent ce droit aurait été de \$12.07. Une caisse d'étoffe brune pour surtout d'hommes, valeur \$403.61, paie un droit de 30¼ pour cent, ou \$122.23, tandis que sous l'ancien tarif de 17½ pour cent, cet impôt aurait été de \$70.52. Un colis de jeans, valeur \$92.88, paie un droit de 37½ pour cent, tandis que sous l'ancien tarif de 17½ pour cent ce droit aurait été de \$16.27. Un colis d'étoffes à par-dessus d'hiver, valeur \$427, paie un droit de 41¼ pour cent, tandis que sous l'ancien tarif de 17½ pour cent, ce droit aurait été de \$74.72. Une balle de couvertures, valeur \$223, paie un droit de 43 pour cent, ou \$95.75, tandis que sous l'ancien tarif de 17½ pour cent, ce droit aurait été de \$39.02. Une balle de flanelles, valeur \$807, paie un droit de 30¼ pour cent, ou \$244.27, tandis que

sous l'ancien tarif de 17½ pour cent, ce droit aurait été de \$141.22. Une caisse de tweeds, valeur \$728, paie un droit de \$32¼ pour cent, ou \$234.63, tandis que sous l'ancien tarif de 17½ pour cent, ce droit aurait été de \$127.40. Une caisse de toile Oxford pour chemises, valeur \$409, paie un droit de 39 pour cent, ou \$159.35, tandis que sous l'ancien tarif de 17½ pour cent, ce droit aurait été de \$71.57.

M. l'Orateur, ce ne sont là que quelques-uns de certaines d'exemples qui font voir l'énorme augmentation de taxes imposées par la politique nationale sur des marchandises composant les trois quarts de notre consommation ; ils démontrent aussi que cette augmentation pèse deux fois plus sur les classes moyennes ou ouvrières que sur les classes riches.

Pendant que l'honorable ministre des finances se trouvait à Saint-Jean l'autonne dernier, un de ses amis le mit au courant de l'étendue de la dépression commerciale, de la misère qui régnait dans cette ville. Cet ami lui demanda secours. L'honorable monsieur répondit : " Dites-moi ce que je puis faire pour vous soulager ? " promettant, en même temps de faire tout ce qu'il pourrait et ajoutant que le gouvernement exécuterait ses promesses.

Je conseillerais à l'honorable ministre des finances, s'il veut réellement remplir cette promesse, de rétablir les impôts tels qu'ils étaient auparavant. Qu'il soulage les pêcheurs et les constructeurs de navires des taxes qui pèsent lourdement sur eux ; qu'il enlève l'impôt qui frappe les céréales, les combustibles, les marchandises sèches et les épiceries ; qu'il remette, ainsi qu'il la promis, le droit additionnel de \$1.15 perçu sur les matériaux de navires depuis que la politique nationale est en opération. Ce sont là quelques-uns des moyens que son ami a du lui suggérer, et, si l'honorable monsieur l'avait voulu, il aurait pu soulager grandement, non-seulement ses électeurs et sa province natale, mais le pays tout entier.

M. GUNN : Je me lève pour signaler à la Chambre l'impopularité de la taxe imposée sur le charbon à Ontario. Ce droit a pesé lourdement sur la classe aux revenus et aux moyens limités et n'a pas profité du tout à la Nouvelle-Ecosse. Le commerce de cette province doit se faire

avec les ports plus rapprochés, car l'on peut expédier la houille des mines de la Nouvelle-Ecosse à Boston ou à Portland, et y payer un droit de 75 centins, outre le frêt, à meilleur marché qu'à Ontario. La protection semble avoir eu pour but de profiter au petit nombre et de taxer le plus grand nombre.

Il y a près de chez moi une mine de charbon, qui mérite certainement quelque protection, elle a été exploitée durant quatre ans par une compagnie anglaise qui déboursa \$200,000 ; le tarif qui la protégeait n'était que 10 pour cent, et les propriétaires ne réalisèrent pas 10 pour cent sur leur déboursés et furent obligés de cesser les opérations lorsque le nouveau tarif eut augmenté les taxes tout en ne leur donnant que cette insignifiante et insuffisante protection de 10 pour cent.

Le sucre est aussi un des articles que l'on a trop protégé. Je crois que les chiffres cités par mon honorable ami de Saint-Jean (monsieur Burpee) sont aussi exacts que possible ; en tout cas, ils s'accordent avec les miens.

L'honorable député de Cardwell (monsieur White) a fixé à 9 centins le prix du sucre granulé, l'an dernier. Je trouve moi que ce prix a été de $9\frac{1}{2}$ centins et $\frac{1}{8}$ en moyenne depuis l'époque de l'ouverture de la raffinerie jusqu'à la fin de 1879, et de $9\frac{1}{2}$ centins depuis le 1er avril 1879 jusqu'au 1er avril de cette année. Sous le nouveau tarif, les consommateurs ont à payer plus pour ce qu'ils achètent, tandis que le trésor perçoit moins de droits. Sous le précédent tarif de revenu, le trésor aurait reçu un demi million de plus, et la population aurait épargné trois-quarts de million de piastres sur l'achat de son sucre.

Durant les six mois expirant le 31 décembre 1878, 62,000,000 de livres ont payé \$1,368,935 de droits, sous un tarif de revenu, et durant les six mois expirant le 31 décembre 1879, 64,000,000 de livres n'ont payé que \$1,125,034 sous le tarif actuel, soit une perte de \$243,901 ; et n'eût été l'importation de 12,000,000 de livres au-dessus du numéro 14, ce sucre payant \$2.43 de droit par boucaut, le revenu aurait perdu \$100,000 de plus ; en d'autres termes, si tout le sucre eût été inporté par les raffineurs, le revenu aurait été réduit à moins de \$2,000,000 pour l'année. A ce taux là, si la quantité du

sucre brut évalué à 120,000,000 de livres était achetée pour les raffineurs, le revenu provenant des droits ne serait que \$1,980,000 ; et le nouveau tarif aura pour effet de donner aux raffineurs le monopole de ce revenu. Lorsque de nouvelles raffineries seront ouvertes à Halifax et à Moncton, il y aura plus de compétition, mais les intéressés pourront s'entendre pour maintenir les prix, comme l'ont déjà fait d'autres industriels. Comparons maintenant les droits payés par nos raffineurs avec les droits payés par les raffineurs américains durant la même époque ; nous rapprocherons ensuite les prix de vente après l'acquittement des droits. Ainsi nos raffineries ont payé \$1.65 de droit par boucaut, et le prix moyen auquel ils ont vendu le sucre granulé pour l'année expirant le 31 mars dernier a été de \$9.25 par boucaut ; d'autre part, les raffineries américaines ont payé \$2.45 de droit par boucaut, et ont vendu dans la même période, c'est-à-dire depuis le 1er avril 1879 jusqu'au 1er avril 1880 à raison de \$9 par boucaut, c'est-à-dire que ces dernières ont payé de plus que les premières 80 centins de droit par boucaut sur l'article brut, et ont vendu 24 centins meilleur marché par boucaut, ce qui ferait sur 120,000,000 de livres \$960,000 de revenu additionnel sur la quantité requise par le Canada. Les raffineries américaines ont vendu le sucre raffiné à meilleur marché, disons 105,000,000 à 24 centins ou soit \$252,000, ce qui représente une perte sur notre commerce de \$1,212,000 et sur le trafic similaire américain de \$18,180,000.

Appliquez notre tarif au commerce de l'Angleterre, et vous verrez que pour cet article seulement la population de la Grande-Bretagne encourra une perte annuelle de \$24,240,000. La différence qui existe entre les chiffres du député de Cardwell et les miens est de $\frac{1}{8}$ de centin ; cette fraction représente \$131,250, la consommation de sucre raffiné pendant un an. Mais prenons les chiffres mêmes de l'honorable député, et voyons ce qu'il en coûte au pays, directement ou indirectement, en mettant en regard l'ancien et le nouveau tarif.

Ainsi 105,000,000 de livres à 9 centins coûtent \$9,450,000, et le prix moyen à New-York était de \$5.86 ; avec 25 pour cent et 1c., ce qui donne \$2.46 de droit, en tout \$8.32, s'élevant à \$8,736,000 ;

déduisez cela du prix payé pour les droits et vous constaterez avoir payé en sus de ce tarif \$714,000; comptez ensuite la perte du revenu sur 105,000,000 de livres de sucre raffiné à \$5.86, et frappées d'un droit de \$2.46 par boucaut, ce qui se serait monté \$2,583,000, et sur 120,000,000 de livres de sucre brut à \$1.65, ce qui fait \$1,980,000, ou soit une perte de revenu de \$603,000, ajoutant à l'augmentation des prix; en somme, il y a perte pour le pays de \$1,318,000.

Si l'honorable ministre des finances veut étudier cette question, il verra que son système protecteur va trop loin; je l'en avais prié l'an dernier, mais il n'a rien fait. Je l'avais prié de recevoir les conseils désintéressés de gens entendus aux Etats-Unis et en Europe.

Cette matière est importante et sérieuse, et l'honorable ministre pourrait recueillir des renseignements qui lui permettraient d'y voir plus clair. A plus d'un point de vue, ce tarif protecteur cause des pertes considérables au revenu et aux consommateurs de ce pays, et le gouvernement pourrait fort bien l'amender sans nuire aux raffineurs. Si le sucre doit être raffiné dans ce pays sous le présent tarif, le gouvernement pourrait fort bien rogner les profits des raffineurs sans leur causer de préjudice; déjà il a mis la main sur la plus grande partie de la circulation des banques, ce qui ne lui appartient pas.

Le tarif est sa propre créature; assurons-nous du profit du raffinage du sucre comme celui des billets de banque. Je suis sûr que le gouvernement trouvera plus profitable de raffiner du sucre que moudre du blé au pénitencier de Kingston. A propos, cela me rappelle les observations de l'honorable député de Montréal (M. Gault) au sujet de cette prison, et me montre combien le système protecteur est un maître égoïste et dur qui voudrait tout accaparer. Ainsi l'honorable député voudrait réduire les salaires des officiers de cette institution, mais s'il connaissait la tâche ardue que ces employés ont à remplir, il ne songerait pas à rogner leurs traitements. Ces officiers ne sont pas trop payés et la prison est bien administrée, l'une des mieux conduites, je crois, du monde entier.

M. LONGLEY: Je ne fatiguerai pas la Chambre en faisant défiler des chiffres devant elle, car jusqu'ici on lui en a servi à satiété; mais je parlerai de la condition

du pays avant l'adoption de la politique nationale. Tout le monde sait que nos finances accusaient un déficit alarmant depuis plusieurs années et que la dépression des affaires se faisait sentir au Canada. La population attribuait cet état de choses à l'opiniâtreté avec laquelle le parti au pouvoir s'attachait aux théories du libre-échange, sans égard pour l'industrie nationale qu'il sacrifiait ainsi. Dans certaines circonstances, cette politique aurait pu être assez bonne, mais elle était ruineuse pour nous, vû qu'il fallait lutter sur toute la ligne, avec un peuple voisin puissant, des plus entreprenants, attaché à un système hautement protecteur qui l'avait fait considérablement grandir depuis nombre d'années. Et c'est alors que le gouvernement dût songer à remanier le tarif dans le but de rétablir nos finances et protéger nos industries naissantes.

L'honorable ministre des finances, avec ses connaissances profondes des affaires du pays et après les recherches les plus patientes, soumit au parlement une politique fiscale qui se recommanda à la grande majorité des représentants du peuple.

On entra donc dans une nouvelle voie. Cette politique n'a été mise à l'épreuve que depuis peu de temps, et nous n'avons jusqu'ici aucune raison de nous en plaindre. On a réussi à atteindre le but principal que nous avons en vue, c'est-à-dire le rétablissement de nos industries et l'augmentation de nos revenus. Le tarif, nous dit-on, n'a pas pu faire disparaître le déficit que nous avait légué le ministère précédent. Je répondrai que ce déficit serait de moitié plus élevé si la politique nationale n'eût pas été adoptée, et j'ai l'espoir que lorsque nous nous assemblerons ici de nouveau en 1881, le déficit aura été complètement comblé, si l'on songe à l'accroissement satisfaisant des recettes depuis le 1er janvier dernier comparativement à la même période de l'année antérieure, et qui s'élève à environ \$600,000.

Selon moi, loin d'avoir exagéré, comme nos adversaires nous en accusent, les résultats du tarif depuis un an, nous n'en avons pas suffisamment apprécié la valeur et il s'est accompli plus de bien au point de vue industriel et financier que nous ne le pensons. Le terrain perdu est rarement regagné en un jour, en un mois ou en une année. Nous avons cessé de retrograder il y a un an, et

depuis cette époque, le pays a reçu un élan tel qu'il s'acheminera bientôt dans la large voie du progrès et de la prospérité.

Depuis que la politique nationale a été développée en 1871 ou à peu près, je l'ai toujours favorisée, en regrettant que les circonstances aient retardé si longtemps son adoption, et je suis sûr qu'aujourd'hui des milliers de citoyens pensent avec joie que notre pays nous appartient enfin, et que l'on a trouvé le moyen de favoriser le développement national.

Les relations commerciales entre les nations devraient sans doute être encouragées lorsqu'il en résulte des avantages mutuels, mais non pas lorsque le bénéfice n'en revient à peu près qu'à une seule des parties intéressées. Si nous n'avons pu admirer la libéralité de nos voisins, nous avons profité de leur exemple. Nous n'avons pas besoin d'aller plus loin que les Etats-Unis pour signaler les bons effets de la protection en faveur des industries indigènes, et si ce système a été bon pour eux, pourquoi ne le serait-il pas pour nous.

Nous sommes dans des circonstances peu différentes des leurs et s'ils ont réussi, nous pouvons également réussir. D'aucuns louent le système du libre-échange, et se réjouissent lorsque le volume des importations est considérable ; mais je ne puis imaginer rien de plus nuisible au succès national que cet esprit de dépendance engendré par le système qui a prévalu dans ce pays durant les dernières années.

Je crois qu'il est nécessaire de chercher à rétablir l'équilibre entre les exportations et les importations, de même qu'entre le revenu et les dépenses. Il me paraît que nous ne pouvons atteindre ce résultat qu'en favorisant de toute manière nos industries indigènes et en subvenant ainsi dans une grande mesure à nos propres besoins. Notre pays est riche en ressources naturelles, et nous avons tout ce qu'il faut pour la fabrication des produits. Je ne sais pas que nos adversaires aient indiqué un seul cas qui prouve que la politique nationale ait eu des effets pernicieux. On a essayé de prouver que le tarif au lieu de profiter aux cultivateurs leur avait nui, parce que la valeur des produits du sol, au lieu d'augmenter, aurait

diminué ; mais comme l'on nous disait en même temps que le commerçant de bois, le pêcheur, l'artisan, tous les consommateurs en un mot avaient à payer leurs marchands de plus cher, nous n'avons pu comprendre la force de cette argumentation boiteuse et contradictoire.

Depuis l'adoption de la politique nationale, les effets auraient haussé, à entendre la gauche, de 10 à 20 pour cent. S'il en est ainsi, cela indiquerait que les bons temps reviennent, et nous n'avons pas d'objection à reconnaître la chose, désirant être aussi obligants que possible. Les propositions que l'on a émises ne peuvent cependant être toutes d'accord et se concilier, car si nos industries de toutes sortes sont stimulées et si des centaines et des milliers de travailleurs sont attirés vers ces centres d'activité, ce qui devrait accroître considérablement le nombre des non producteurs, les cultivateurs devraient naturellement profiter de la hausse des prix ; de plus un marché indigène est établi et l'on évite les frais et les risques du transport à un marché éloigné.

L'an dernier l'on nous a dit que l'adoption de la politique nationale affaiblirait les biens qui unissent le Canada à la mère-patrie, mais nous n'avons encore vu aucun signe qui indique une pareille calamité, et rien n'indique non plus que cette prédiction doive se réaliser. Au contraire, nous ne serions pas surpris de voir l'Angleterre elle-même modifier sa politique fiscale, car elle a peine à tenir tête à la compétition universelle, et par suite de la tendance qu'ont les nations en Europe et ailleurs à adopter la protection, la lutte deviendra inégale pour l'Angleterre qui sera forcée de modifier sa théorie de libre-échange.

Il y a 20 ans l'Angleterre pouvait vendre ses produits manufacturés sur tous les marchés du monde, mais tel n'est pas le cas aujourd'hui. Depuis 10 ans la mère-patrie n'occupe plus la même position de supériorité qu'elle avait sur les autres nations industrielles, et si la perspective n'est pas rassurante pour l'avenir, le maintien de la politique actuelle empirera vraisemblablement encore la position durant les 10 années à venir. Après avoir perdu un quart ou un tiers des marchés où jadis elle écoulait ses produits, par la vivacité de la concurrence des nations dont les industries sont fortement protégées, et qui achetaient autrefois leurs

marchandises de la Grande-Bretagne, celle-ci finira par comprendre la morale de l'histoire, et se sentira forcée d'agir moins libéralement avec ses voisins et plus justement avec elle-même.

Les produits provenant du sol de l'Angleterre soumis comme l'on sait, au meilleur système de culture, ne peuvent suffire, tant s'en faut, au besoin de la consommation, et nous pouvons dire aujourd'hui que nous avons un marché pour l'écoulement de notre surplus. Le temps viendra et il n'est pas éloigné, comme plusieurs le pensent, où le Canada pourra fournir à l'Angleterre tout ce qui lui manque de denrées alimentaires.

J'espère que l'on me pardonnera si j'attire l'attention de la Chambre sur un sujet d'une certaine importance, et que le parlement, s'il n'aime pas aujourd'hui à la discuter la traitera, je l'espère, plus tard d'une manière pratique.

Le tarif a déjà fait quelque chose pour nous et promet d'en faire davantage, mais il ne pourra probablement pas suffire à satisfaire aux exigences parlementaires. Ce qu'il faudrait maintenant pour compléter la politique fiscale si bien inaugurée, est l'adoption d'une sage réforme économique.

Je ne voudrais pas des changements et des retranchements faits sans discrétion à l'égard des salaires et du nombre des employés, mais il y a aucun doute que l'on pourrait se dispenser des services de nombre d'officiers et réduire la plupart des salaires dans l'intérêt de nos finances et du service civil, sans nuire à l'administration efficace de la chose publique. On n'aime pas à être trop minutieux dans la recherche des abus publics, mais le nombre extraordinaires des gardiens, des messagers et des employés de toute sorte dans nos édifices publics, a provoqué depuis longtemps des commentaires.

Ces employés publics sont sans doute fidèles, et plusieurs d'entre eux capables d'occuper des postes plus élevés, mais leur nombre est d'au moins un tiers plus élevés, que ne l'exige le service public. Et puis, de combien de manières ne pourrions-nous pas pratiquer l'économie en ce qui concerne le parlement lui-même ?

La réduction de la somme de \$200 sur l'indemnité des membres du parlement et d'une somme semblable ou plus élevée sur celle des sénateurs, constitueraient une

économie d'environ \$56,600 sans parler de l'épargne si considérable qui serait également faite par une réduction correspondante des salaires des officiers des deux Chambres. Vû l'état de nos finances, qu'un avenir prochain compliquera davantage encore, l'on devrait tenter un vigoureux effort pour rogner les salaires sur toute la ligne du haut en bas des salaires officiels dans une proportion d'environ 20 pour cent. Je n'en dirai pas davantage, parce que le sujet est très-délicat, mais je n'hésite pas à affirmer qu'en général, les employés sont trop payés, et vivent mieux que les $\frac{9}{10}$ de la population qui payent de lourdes taxes pour les salaires de ces fonctionnaires, et pour pourvoir aux mille exigences du service public.

Il est difficile, en traitant pareille matière de se faire bien comprendre sans entrer dans des détails, et il est peut-être plus difficile de se protéger contre les fausses représentations, mais nous devons nous soumettre à ces inconvénients. Avant d'en finir sur ce point, je répèterai que je ne voudrais proposer aucun plan qui fut injuste à l'égard de quelque classe que ce soit. Et, si j'ai parlé comme je viens de le faire, c'est dans la pensée que le plan que je propose établirait mieux l'égalité que le système actuel. Je pense que nos dépenses pourraient être réduites de \$1,000,000 de diverses manières.

Au cours du débat, un certain nombre d'honorables députés ont prétendu qu'il existait aux provinces maritimes, un sentiment de vif mécontentement causé par les exactions du tarif et les résultats de la Confédération. Que ceux qui ont toujours combattu la politique nationale se plaignent là comme ailleurs ; la chose est naturelle. Et l'on pourrait en dire autant de ceux qui se sont toujours opposés à l'Union, mais je ne pense pas que le nombre de ces mécontents se soit accru.

Nos adversaires ne se lassent jamais de dire que la population des provinces maritimes émigre en masse aux États-Unis. S'il y a du vrai dans cette affirmation, il est également vrai qu'il en est ainsi depuis 30 années, et qu'à certaines époques l'exode a été plus considérable que maintenant, mais la plupart reviennent à chaque saison, de sorte que nous n'en perdons que très-peu. Cette pratique a d'ailleurs certains avantages qui contrebalancent presque ses mauvais effets.

Ainsi l'on apporte de nouvelles idées et de nouveaux renseignements dans la province privée temporairement de sa population flottante, et dans certains cas, il en résulte aussi des avantages pécuniaires, bien qu'en général ceux qui partent, ne reviennent pas plus riches. Leur goût pour la toilette s'est visiblement développé. Parfois aussi leur façon de voir les choses est devenue plus libérale. En somme il nous reviennent meilleurs qu'ils ne l'étaient à plus d'un point de vue. Cet exode cessera avant longtemps, aussitôt de fait que l'on facilitera les moyens de se rendre au Nord-Ouest.

On a insinué que le gouvernement avait perdu sa popularité et qu'il s'était produit une grande réaction en faveur de l'opposition depuis le 17 septembre 1878. Tout cela n'est qu'une illusion, car rien au parlement ou en dehors du parlement n'indique cette prétendue réaction. L'un des honorables députés de la gauche, après avoir habilement discuté une question qu'il proposait, l'a vue repoussée par une majorité de 80. Voyons maintenant où nous en sommes par rapport aux divisions électorales. Il y a eu deux élections dans les principales circonscriptions de la Nouvelle-Ecosse depuis 1878, et bien qu'il eût surgi dans les deux cas des questions d'un caractère local exceptionnel, les candidats du gouvernement l'emportèrent bel et bien sur leurs adversaires. Les mêmes résultats se sont produits dans d'autres provinces où des sièges sont devenus vacants, et le ministère a pu ainsi non-seulement maintenir sa position, mais enlever quelques comtés à la gauche. En présence de ces faits, il me semble que ceux qui ont parlé de réaction depuis 1878, devraient se taire. Mais que dites-vous des élections dans Ontario en 1879, s'écrient nos adversaires, qui chassés de tous les autres coins du pays, trouvent là un refuge solitaire? Je ne sais pas si nous devons leur refuser même cette fiche de consolation; pourtant Ontario n'est de fait qu'un désert pour eux, et ne leur sourit pas plus que le Cap-Breton ou Halifax, car ce n'est pas la politique nationale qui était en jeu dans cette province, mais le gouvernement de M. Mowatt qui a reçu tout simplement l'approbation du peuple, tandis qu'à la Nouvelle-Ecosse le tarif était toujours en cause.

Les électeurs d'Ontario ont les meil-

M. LONGLEY.

leures raisons d'être satisfaits de la politique nationale et l'approuveront avec autant d'enthousiasme qu'en 1878 lorsqu'on leur demandera de se prononcer de nouveau.

L'intervention inopportune de certains ministres dans la lutte, ne donne à la prétention de nos adversaires que l'ombre de la vérité, rien de plus, et ils le savent eux-mêmes mieux que personne. J'ai une confiance presque illimitée dans l'habileté et la sagacité du très-honorable chef du gouvernement, mais je pense qu'il a fait erreur en cette circonstance. Il aurait dû se contenter de son triomphe presque sans précédent de 1878, et permettre à ses adversaires d'occuper au moins un coin de terre dans le pays, sans le leur disputer. Je regrette que le gouvernement n'ait pu élever le droit sur le charbon à 75 centins par tonne, vu que cette légère augmentation aurait ranimé une industrie qui souffre de la dépression et contribue en même temps à grossir le revenu. Cependant, si l'on accorde d'autres concessions, comme on l'espère, le trésor pourra gagner sous une autre forme ce qu'il perd ici, et dans ce cas, nous n'aurions pas trop à nous plaindre.

Je regrette aussi qu'il ait été nécessaire de diminuer beaucoup les crédits affectés à des objets publics de grande importance ou de les supprimer complètement, et le fait est d'autant plus regrettable, que l'on est sous l'impression, dans les provinces maritimes, que l'on donne trop aux parties centrales et occidentales du Canada. Il est aussi une autre impression presque identique à celle là et qui prévaut dans les provinces maritimes; c'est que ces dernières, depuis leur entrée dans la Confédération, ont versé beaucoup plus d'argent dans le trésor fédéral qu'elles en ont retiré. Ceux qui pensent ainsi, feraient mieux de se renseigner avant d'exprimer des opinions qui sont reconnues fausses.

L'une des questions les plus délicates, sur laquelle l'attention des représentants des provinces maritimes a été appelée durant la session, se rattachait à l'indemnité des pêcheries.

En la position des membres de la Nouvelle-Ecosse est particulièrement embarrassante, parce que dans le cas de la distribution de l'indemnité, la part de la Nouvelle-Ecosse devrait être en justice plus grande que celle des autres provinces.

Il n'était pas facile de s'opposer à la demande de plus de \$2,000,000 vù surtout l'état des finances provinciales, mais il fut clair, dès le début, qu'il y avait à cela de graves objections constitutionnelles, sans parler des autres considérations qui rendaient douteux que le gouvernement put satisfaire au vœu populaire. Si la somme devait être distribuée parmi les principaux réclamants, il est probable qu'au bout de 4 ans il n'en resterait que peu, et lorsque le traité serait expiré il pourrait surgir des complications sérieuses, et nous serions incapables de protéger des intérêts inappréciables, non-seulement pour la province, mais pour le pays tout entier. Nos entrepreneurs et agressifs voisins ont depuis longtemps convoité nos pêcheries, et bien que nous nous flattions d'avoir fait disparaître, par le traité de Washington cette cause de difficulté, nous verrons qu'au bout de quatre années ces embarras renaîtront encore.

Parmi les nombreuses et importantes questions qui s'imposent à l'attention du gouvernement, figure au premier rang le projet de coloniser le Nord-Ouest. Il y a différents points de vue auxquels on peut se placer pour discuter le sujet, mais le plus important est celui qui a trait aux matières financières et à la colonisation. Il semblerait que c'est folie pour un pays de guère plus de 4,000,000 d'entreprendre des travaux publics devant probablement coûter de \$80,000,000 à \$100,000,000 ; cependant après réflexion, l'on en arrive à une autre conclusion. Le fait qu'il y a dans la vaste région que l'on veut ainsi ouvrir promptement à la colonisation assez de terres, de qualité supérieure, pour payer le double des travaux projetés, est fort rassurant, et la manière dont la valeur du territoire sera augmentée et dont les moyens seront fournis pour assurer un rapide établissement, sont autant de considérations dont l'importance ne saurait être facilement exagérée. Et si l'on ajoute à cela l'augmentation probable de la population, pendant que les travaux se poursuivront, nous verrons que la perspective loin d'être sombre, est au contraire, des plus encourageante.

Avec le double de notre population actuelle et des ressources beaucoup plus grandes, nous pouvons raisonnablement espérer de payer assez bien nos dettes malgré les proportions qu'elles devront prendre inévitablement. Lorsque le

grand Nord-Ouest sera ouvert, et que le chemin de fer reliera l'Atlantique au Pacifique, nous ne serons plus aussi loin en arrière de nos voisins, et nous pourrons leur faire concurrence à certains égards au moins. Ce vaste projet semble, en première vue, imposer des taxes à l'Est pour le bénéfice de l'Ouest ; il y a lieu de croire, néanmoins qu'il n'en sera pas ainsi, et que la vente des terres remboursera les dépenses. Nous sommes apparemment liés à la construction du Pacifique, et il semble que la meilleure politique soit de pousser les travaux vigoureusement, comptant sur le résultat pour la réussite du projet.

Je répondrai ici à une assertion gratuite faite ici l'autre soir par l'honorable député d'Antigonish (monsieur McIsaac) qui aurait dit en quelques mots : " Que la Nouvelle-Ecosse n'avait jamais eu de plus grand ennemi, que sir Charles Tupper." Je doute que la chose vaille la peine d'être relevée, mais il serait peut-être bon de dire à l'honorable monsieur qu'il n'ajouterait guère à sa réputation en voulant ternir le nom de l'un des hommes d'État canadiens les plus distingués, et dont la position aujourd'hui pourrait être enviée par un homme beaucoup plus brillant que son accusateur. Je n'ai pas besoin d'énumérer les services que l'honorable monsieur a rendus à sa province natale, avant d'entrer sur un théâtre plus grand. La législation et les travaux publics du pays attestent aussi son zèle et son habileté. Quelque soit l'opinion de la Nouvelle-Ecosse sur la part qu'il a prise dans la campagne qui a précédé la Confédération, personne ne lui a jamais nié son grand amour du travail, et sa capacité, tandis que l'immense majorité de ses concitoyens ont maintes fois approuvé sa conduite politique. Il est bien vrai qu'il arriva seul ici en 1867, mais avant la fin de la session, la plupart des membres de la Nouvelle-Ecosse agissaient de concert avec lui, et le reconnaissaient généralement pour chef. Finalement, les deux-tiers des circonscriptions électorales de la Nouvelle-Ecosse, le supportent aujourd'hui. Et si l'on songe que l'honorable monsieur s'est fait élire pendant 25 ans consécutifs dans son propre comté, on comprendra que les traits dirigés contre lui par ses ennemis politiques, ne sauraient l'atteindre aujourd'hui, ni compromettre sérieusement son avenir. La critique, qui n'est guère cha-

ritable, a prétendu que quelques-uns de ses ennemis auraient pu facilement être transformés en amis, mais l'honorable monsieur ne s'en est pas inquiété.

Je n'ajouterai rien à ce qu'ont dit l'honorable ministre des finances et l'honorable député de Cardwell (monsieur White) sur le prix du sucre, sur l'industrie du raffinage qui a été établie d'une manière satisfaisante et qui se développera davantage, sur le commerce de thé, de cotonnades, et lainages et autres fabrications encouragées par le tarif. Je dirai simplement que la qualité du sucre raffiné dont on se sert aujourd'hui en Canada est fort supérieure aux produits que nous fournissaient les Américains, comme l'a démontré l'expérience faite par le ministère du revenu de l'intérieur. En effet l'analyse de 23 spécimens a prouvé qu'ils étaient tous purs.

En terminant, laissez-moi dire que si nous avons comme nation de grandes difficultés à surmonter, nous avons également de grandes espérances et une grande perspective.

L'énergie et l'habileté de nos principaux hommes d'Etat, seront peut-être soumises à de rudes épreuves, mais d'ici à 10 ans nous serons témoins de progrès qui nous causeront un agrément étonnement et qui feront que nous serons fiers de notre pays sans distinction de partis.

M. ROBERTSON (Shelburne) : L'honorable préopinant a abordé une foule de sujets et nous a parlé des résultats étonnants de la politique nationale au point de vue, je suppose, à la Nouvelle-Ecosse. En l'écoutant, ce soir, prodiguer la flatterie à l'adresse de l'honorable député de Cumberland (sir Charles Tupper) j'ai cru qu'il aurait bien pu jeter un œil de convoitise sur un siège vacant au Sénat. S'il en est ainsi, je suppose qu'à la suite du chaleureux éloge qu'il vient de faire de l'honorable député de Cumberland, ce dernier appuiera sa demande. Il nous a dit que la politique nationale est populaire et a fait beaucoup de bien à la Nouvelle-Ecosse ; d'un autre côté, je prouverai que cette politique n'est pas populaire à la Nouvelle-Ecosse, et que ses adversaires les plus décidés sont ceux qui ont voté pour les candidats conservateurs en 1878.

L'honorable monsieur a allégué que la position du Canada est presque la même que celle des Etats-Unis, et que nous pos-

édons toute la matière première des articles manufacturés dans ce pays. Prenons par exemple les raffineries de sucre, les fabriques de cotonnades et de lainage. Ne faut-il pas aller chercher ailleurs notre sucre brut, ainsi que le coton et la laine, tandis que nos voisins ont tous ces produits dans les limites de leur territoire. La protection a pu réussir aux Etats-Unis où se trouvent toutes les variétés du climat et du sol, et où le libre-échange se pratique virtuellement avec 40,000,000 d'âmes. La politique nationale telle qu'exposée dans la résolution du premier ministre avant les dernières élections générales, fut pleinement discutée à la Nouvelle-Ecosse, mais nulle part la lutte ne se fit sur le tarif que nous avons maintenant. Des dépêches du chef du gouvernement nous assuraient que le parti conservateur, s'il venait au pouvoir, ne songerait pas à élever le tarif. Un ou deux représentants de la Nouvelle-Ecosse, l'honorable député de Cumberland, et l'un des honorables députés d'Halifax, ont dit que le tarif avait profité à cette province. L'honorable député d'Halifax a simplement dit que le tarif avait ravivé d'anciennes industries, et en avait aussi établi de nouvelles ; mais l'honorable député de Cumberland est allé plus loin en prétendant : " Que des centaines de milliers de personnes avaient trouvé de l'emploi dans ce pays à la suite de la mise en vigueur de la politique nationale," et l'honorable monsieur continua sur ce ton en affirmant que toutes les industries du pays étaient dans une condition beaucoup plus florissante qu'avant l'imposition du tarif. S'il est vrai que la politique nationale a fourni de l'emploi à des milliers de personnes dans ce pays, ce doit être ailleurs qu'à la Nouvelle-Ecosse, car depuis le jour où les honorables ministres sont montés au pouvoir, la population déserte la province.

L'an dernier sur le nombre de personnes qui se sont embarquées à Halifax à bord des steamers de Boston, plus de 1,000 ne sont pas revenues par la même voie, et sur le nombre de ceux qui sont partis de Yarmouth pour se rendre aux Etats-Unis, 500 ne sont pas revenus ; aussi tous les vaisseaux et les paquebots qui naviguent entre les ports occidentaux de la Nouvelle-Ecosse et des Etats-Unis, transportent nombre d'émigrants qui vont s'établir chez nos voisins.

Les rapports de l'émigration aux États-Unis, durant l'année dernière, nous montrent que plus de 4,000 personnes de la Nouvelle-Ecosse se sont fixées dans ce pays, en outre; nombre d'émigrants se sont dirigés vers Manitoba et les États de l'Ouest en chemin de fer. Cette année, le nombre de ceux qui quittent la Nouvelle-Ecosse est énorme. Environ 200 personnes partent d'Halifax chaque semaine pour les États-Unis. Cet exode ne provient pas de l'Ouest, mais des comtés situés au nord et au centre de la province. L'honorable député de Cumberland a aussi prétendu que plusieurs industries prospèrent à la Nouvelle-Ecosse sous la protection du tarif. Je pense être autant que l'honorable monsieur en mesure de parler des intérêts de la Nouvelle-Ecosse, vu que je suis plus familier que lui avec l'opération et les effets du tarif. En premier lieu, on nous assure que l'industrie de la construction navale à la Nouvelle-Ecosse, est plus prospère depuis deux ans, ce qui n'est pas exact. Il suffit, pour s'en convaincre, de traverser les comtés qui se trouvent à l'ouest de la province, et de voir partout déserts les chantiers de navires. Si l'on en veut d'autres preuves, on n'aura qu'à consulter le rapport soumis par l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, lequel constate que le tonnage enregistré était, à la fin de 1879, beaucoup moindre qu'en 1878, fait qui a eu lieu pour la première fois depuis la Confédération. On y verra aussi que le tonnage enregistré en 1878, s'élevait à 100,000 tonnes, tandis qu'en 1879, l'année durant laquelle l'honorable monsieur nous représente comme prospère l'industrie de la construction navale, le tonnage enregistré a diminué de 26,000 tonnes, c'est-à-dire qu'il ne représentait qu'environ 74,000 tonnes. Le représentant de la Nouvelle-Ecosse qui voudrait nous assurer que l'industrie en question a été plus prospère en 1879 qu'en 1878, ne ferait qu'exhiber sa lamentable ignorance des faits. Un grand nombre de nos vaisseaux, en 1879, furent obligés de s'arrêter dans les ports américains à cause des prix inférieurs et, dans plusieurs cas, du manque complet du fret, ce qui, comme de raison, n'était pas dû à la politique nationale. J'ai déjà dit qu'en ce qui regarde les propriétaires de navires, la législation des honorables messieurs ne pouvait pas leur profiter, mais qu'elle pouvait augmenter

ou diminuer le coût de construction suivant la taxe imposée.

Avant les élections de 1878, les conservateurs prétendaient que le seul moyen de rétablir nos industries languissantes, était le remaniement du tarif et leur retour au pouvoir. Pas une des promesses faites par eux à la Nouvelle-Ecosse n'a été remplie. L'honorable monsieur pourrait traverser cette province d'un bout à l'autre et n'entendre partout que des murmures contre le tarif, et s'il voulait voyager en ma compagnie, je pourrais le conduire dans des districts ruraux où il verrait que les adversaires les plus décidés de ce tarif, sont ceux qui l'appuyaient en 1878. Il a été également prétendu que nos mines de houille avaient bénéficié de la protection; et l'honorable député d'Annapolis (M. Longley) nous a dit que les habitants de l'île du Cap-Breton avaient exprimé leur confiance dans le gouvernement actuel à cause même du tarif. D'autre part on nous a assuré que son adversaire était aussi en faveur d'une augmentation du droit sur le charbon. Tout le monde sait que l'industrie houillère résume toute la politique du comté du Cap-Breton dont les électeurs ne s'inquiètent pas des autres conséquences du tarif. Si M. Mackenzie était au pouvoir aujourd'hui et proposait d'imposer une taxe de \$1 sur toute tonne de charbon importée dans le pays, ce comté lui donnerait son appui. D'après ce que l'on a dit, la lutte entre les trois candidats aurait été faite sur le terrain personnel.

L'honorable député de Cumberland a assuré que la politique nationale avait beaucoup profité à l'industrie du charbon. Je constate d'après le rapport du commissaire des mines de la Nouvelle-Ecosse, qu'il a été expédié l'an dernier aux provinces de l'Ouest 50,000 tonnes de plus qu'en 1878, et que le tarif a empêché l'entrée au Canada de 46,000 tonnes de moins qu'en 1878 et venant des États-Unis. Puis en consultant les rapports du commerce et de la navigation, je vois que pour détourner ces 46,000 tonnes d'une voie de commerce profitable, la population du pays a dû payer \$400,000 sous forme de droits sur le charbon. Pour prouver les pernicieux effets du tarif sur cette industrie, je citerai, comme autorité, une lettre publiée sur l'un des journaux d'Halifax, l'an dernier et écrite par M

Lithgow, le Phipps de la Nouvelle-Ecosse. En parlant du tarif ce monsieur disait :

“ Monsieur, lorsque je songe à la manière dont la politique nationale dev. it favoriser nos intérêts miniers, à la manière dont M. Tilley allait imposer des droits pour assurer à l'industrie indigène le contrôle de notre marché, et lorsque je réfléchis à ce que l'un et l'autre ont fait pour nos bouillères, je préfère ne pas écrire ce que j'en pense, de peur que les Philistins ne se réjouissent. Je suis convaincu que les bouillères de l'île du Cap-Breton se trouvent dans une position beaucoup plus désavantageuse qu'elles n'étaient avant le tarif.”

Il est certain que le tarif n'a pas profité aux pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, au contraire, il a eu des résultats désastreux. L'an dernier, l'on a pris, il est vrai, beaucoup de poisson, mais l'état des marchés était tel que les profits furent peu élevés. Et pour ajouter au malheur des pêcheurs, le gouvernement a mis en vigueur l'arrêté du conseil qui affecte la pêche du homard toute entière, et qui a causé beaucoup de misère dans plusieurs parties de la Nouvelle-Ecosse.

On a prétendu que le commerce des Indes Occidentales avait été développé par les nouveaux droits sur le sucre ; je répons que ce trafic n'aurait pu être dans de plus mauvaises conditions sous l'ancien tarif que sous le nouveau. La protection a eu pour résultat de faire entrer par les ports canadiens une grande quantité de sucre brut ; et ceux qui sont le plus intéressés dans ce commerce et que l'on regarde comme d'ardents protectionnistes, suivent l'excellente pratique du libre-échange en achetant leur sucre au meilleur marché et en l'expédiant au plus bas prix possible. Depuis le 1er octobre 1879, les importateurs d'Halifax n'ont pas vendu plus de 300 boucauts aux raffineurs de Montréal : le sucre apporté dans ce port est vendu aux raffineurs de New-York et de Boston comme auparavant. Depuis le 1er août 1879, 316 vaisseaux sont partis d'Halifax et des ports extérieurs de la Nouvelle-Ecosse à destination des Indes Occidentales. Sur ce nombre 90 partirent d'ailleurs qu'Halifax, et 300 boucauts seulement de sucre provenant de la quantité importée, fut expédiée à la raffinerie de Redpath. Des navires anglais, norvégiens et suédois, frétés par Redpath et compagnie, remontent le Saint-Laurent durant l'été et se rendent à Halifax du-

rant l'hiver, enlevant ainsi à nos vaisseaux le commerce que la politique nationale devait leur assurer.

Si le gouvernement voulait favoriser les propriétaires de vaisseaux canadiens, il devrait modifier le tarif de manière à établir une distinction, non-seulement en faveur de nos ports, mais aussi en faveur de nos navires pour le transport du sucre. J'ai dit l'autre jour qu'il ne serait que juste d'admettre, aux mêmes conditions que les machines servant à la fabrication de cotonnades et de lainages, les machines employées dans les raffineries et qu'on ne peut fabriquer en Canada ; et l'honorable ministre des finances a insinué de suite que j'étais converti au système protectionniste. En cela il s'est trompé. Mais si nous devons avoir un tarif protecteur, la masse devrait être protégée et non pas le petit nombre. Comme les messieurs Redpath réalisent des bénéfices considérables au moyen du tarif, il n'est que juste qu'une partie de leurs profits retourne aux propriétaires de vaisseaux canadiens.

Je défie les honorables messieurs de la droite d'indiquer une seule industrie qu'ait fait surgir la protection ; je les défie de prouver qu'ils ont rempli une seule des promesses qu'ils ont faites durant les élections de 1878. La Nouvelle-Ecosse importe aujourd'hui autant qu'auparavant et les droits sont considérablement accrus. Durant les six mois expirant le 30 septembre 1878, les importations dans mon comté se sont élevés à \$113,738, et le montant des droits à \$7,330.58, tandis que durant la période correspondante de 1879, les importations représentaient une somme de \$63,083, et les droits, de \$8,686.07. Ces dernières importations ont été faites sous un tarif que les conservateurs prétendent n'avoir pas été élevé, mais simplement remanié.

L'honorable député d'Halifax (monsieur Richey) nous a dit l'autre jour dans quelle mesure la politique nationale avait profité à la ville qu'il représente. Je puis l'assurer qu'à peu d'exceptions près, les hommes d'affaires d'Halifax sont mécontents de la protection, et à l'appui de ce que j'avance, j'invoquerai les procédés de la dernière assemblée de la chambre de commerce qui a discuté le tarif. Tout d'abord je citerai un extrait du rapport de la chambre de commerce d'Halifax, signé par monsieur John Doull, conserva-

teur dévoué et l'un des principaux négociants de la ville :

“ Votre comité regrette avoir à faire rapport que le tarif tel que remanié l'an dernier, ne semble pas avoir donné toute la satisfaction que l'on en attendait, mais il espère que le gouvernement le modifiera de manière à faire cesser le mécontentement.”

Ces espérances furent exprimées avant que le discours du budget fut prononcé, de sorte qu'il est à présumer que les changements faits par l'honorable ministre des finances n'étaient pas de nature à calmer ce mécontentement. Monsieur Adam Burns, de la maison Burns et Murray, autre conservateur dévoué, disait lui aussi :

“ Je ne critique pas le tarif dans un but d'hostilité au présent gouvernement que je considère le plus propre à administrer les affaires du Canada. Le tarif est trop élevé en général, et tend à diminuer le revenu, à paralyser la saine concurrence avec l'étranger, à encourager la contrebande et offre une prime à la malhonnêteté. Je ne puis rien dire en faveur du tarif tel qu'il est actuellement.”

M. Wood un autre marchand disait :

“ Mon commerce a été ruiné complètement, et cette ruine a fait souffrir la classe pauvre.”

Voilà quelles sont les opinions exprimées par deux marchands à une assemblée composée d'amis des deux partis, et cette protestation n'est que le reflet de celle qui se fait entendre de toute la population de la province—libéraux comme conservateurs—lorsqu'elle dit ce qu'elle pense du tarif.

M. OGDEN : L'honorable député de Shelburne a affirmé ce que je crois être tenu de rectifier. Ainsi, il a dit que le gouvernement avait passé un arrêté du conseil fort nuisible à une précieuse industrie de la Nouvelle-Ecosse—la pêche du homard—et qu'il en était résulté beaucoup de misère dans la province. Le gouvernement, je pense, a été mû par les meilleurs motifs, en émettant cet ordre qui n'a causé, je crois, aucune misère. On entend parler de la détresse de pêcheurs de Terre-neuve, où cependant la pêche n'est interdite que durant un mois. A coup sûr, l'ordre du conseil n'affecte pas cette colonie. Au mois de février 1879, en me rendant d'Halifax à Ottawa pour y prendre mon siège en cette Chambre, un honorable député vint me voir et me

demanda s'il était vrai que j'avais l'intention de demander que l'on protégeât les homards en en interdisant la pêche pendant une certaine période de temps, ajoutant qu'il en avait parlé aux hommes d'affaire des deux partis politiques d'Halifax, lesquels voulaient que cette prohibition s'étendit sur toute la côte depuis le 1er août jusqu'au 1er novembre le plus tard.

L'honorable monsieur dont il s'agit, me pria même d'aller voir avec lui l'honorable ministre de la marine et des pêcheries et de l'engager à faire adopter un ordre du conseil à cet effet. Je lui répondis qu'en arrivant à Ottawa je verrais l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, et c'est ce que je fis; et ce dernier me dit alors qu'il discuterait la question avec les représentants des provinces maritimes, Ayant informé l'honorable monsieur auquel je fais allusion des résultats de ma visite, il me répondit : “ Bien. Lorsque vous aurez votre entrevue avec l'honorable ministre des finances, je désire que vous m'y ameniez. C'est une question sur laquelle je suis indépendant; j'ai défait un membre du cabinet et je suis parfaitement indépendant sur une question de ce genre et je vous prie de m'amener avec vous.”

Peu après, l'ordre du conseil qui décreta la prohibition demandée paraissait dans la *Gazette du Canada*, et l'honorable monsieur dont il est question ici est l'honorable député de Shelburne (M. Robertson) qui a parlé si souvent contre l'ordre du conseil et qu'il m'avait dit à moi-même vouloir faire adopter. Si l'honorable ministre de la marine et des pêcheries eût mis ce monsieur dans ses confidences, je n'aurais pas été obligé ce soir de raconter toute cette histoire. L'honorable monsieur était en faveur de la prohibition de la pêche du homard durant une certaine période de temps jusqu'à la date même de l'adoption de l'ordre du conseil, et il a mauvaise grâce à accuser aujourd'hui le gouvernement d'injustice, parce que celui-ci ne l'a pas consulté.

M. ROBERTSON (Shelburne) : Je suis en faveur de l'interdiction de la pêche à une certaine époque de l'année, et durant la présente session je n'ai pas demandé que la période de prohibition fut plus de 4 mois, comme la période actuelle. Les règlements en vigueur ont affecté considérablement la pêche sur la côte méridionale

de la Nouvelle-Ecosse. Cette année j'ai demandé au gouvernement, en justice pour les pêcheurs, et pour ceux de mon comté surtout, de substituer les mois de mai, de juin, de septembre et d'octobre, aux mois d'avril, de mai, de juin et de juillet pour la prohibition de la pêche, parce qu'il est impossible de pêcher le homard au mois d'avril, et que si les pêcheurs le voulaient, ils en seraient incapables, puisque les appas manquent. Je sais de bonne source, nonobstant ce qu'a dit l'honorable député de Guysborough, que le mois de juillet est la saison du frai; de sorte que les pêcheurs n'ont que les mois de mai et de juin pour pratiquer la pêche d'après les réglemens qui sont aujourd'hui en force.

L'honorable préopinant a parlé de mon premier voyage à Ottawa et des opinions que je lui aurais exprimées; à cela je répondrai que j'ai toujours été en faveur de l'interdiction de la pêche pendant une certaine période de temps. J'ai dit à l'honorable monsieur à Halifax et à monsieur Isaac H. Mathers que je voulais faire décréter cette interdiction temporaire de la pêche, si elle devait protéger également les intérêts des pêcheurs, des empaqueteurs et de la pêche elle-même. Je n'ai rien négligé pour obtenir tous les renseignements possibles sur cette question, vû que je désirais protéger les pêcheurs dans leurs opérations. Toutefois, je ne me suis pas adressé à l'honorable monsieur et il ne m'a pas demandé de l'accompagner au ministère de la marine et des pêcheries, pour en conférer avec le ministre.

M. OGDEN: Non, c'est vous qui m'avez demandé de vous y conduire.

M. ROBERTSON: L'honorable député ne me l'a pas demandé; s'il l'eût fait, je serais volontiers allé avec lui voir le ministre, car c'est là une industrie qui intéresse beaucoup mes commettants. Comme je l'ai dit, je suis prêt à défendre ma conduite devant tous ceux qui sont engagés dans cette industrie et je demande que l'on rende justice aux pêcheurs.

UNE VOIX: À l'ordre.

M. L'ORATEUR: L'honorable monsieur n'a pas le droit de discuter de nouveau la question générale.

M. ANGLIN: Je propose l'ajournement du débat. Je n'ai aucune objection s'il est compris que le débat sera clos demain. La session avance et nous de-

vrions faire avancer les affaires en même temps.

M. MACKENZIE: Nous désirons tous clore le débat aussitôt que possible. Mais deux ou trois honorables membres de la gauche qui désirent parler, n'ont encore pu le faire, et si l'ajournement est agréé, nous tacherons de faire en sorte que le débat soit fini demain.

SIR JOHN A. MACDONALD: Je n'y ai pas d'objection.

M. KILLAM: J'aimerais à savoir si l'honorable ministre des finances va répondre à la question que je lui ai posée au sujet de la remise de droits sur les matériaux employés à la construction des navires à Saint-Jean.

SIR SAMUEL L. TILLEY: Je répondrai un autre jour.

La motion est adoptée et le débat ajourné.

La Chambre s'ajourne à
onze heures
vingt-cinq minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 9 avril 1880.

M. l'Orateur prend le fauteuil à trois heures.

PRIERE.

SIR JOHN A. MACDONALD: Je propose qu'à partir d'aujourd'hui les affaires du gouvernement aient préséance le lundi sur toutes les autres affaires après celles de routine. Je choisis ce jour parce que le mercredi nous nous occupons de bills publics et des ordres, tandis que nous n'avons qu'à disposer que des bills et des avis le lundi. Je demande donc à la Chambre de nous accorder le lundi à partir d'aujourd'hui jusqu'à la fin de la session.

M. HAGGART: Comme il a été soumis un bill privé important, le bill concernant le chemin de fer de Credit Valley, et que toutes les parties intéressées sont ici, je demanderai au gouvernement, si nous pouvons en finir durant la première heure ce soir, de lui donner la préséance jusqu'à ce que nous en ayons disposé ou bien de nous permettre de le discuter lundi.

M. ROBERTSON.

SIR JOHN A. MACDONALD : Si la Chambre est unanime à le vouloir, ceux des bills privés qui seront prêts pourront être discutés lundi.

M. MACKENZIE : On demande que la Chambre consente à consacrer ce soir un temps indéfini à l'examen de ce bill ; mais j'avais compris que nous devions au contraire en finir avec le tarif.

SIR JOHN A. MACDONALD : La discussion sur le tarif se poursuivra, et l'honorable monsieur pourra demander le renvoi du bill et son examen à lundi prochain.

M. BLAKE : Il serait à propos de repasser les avis de motion ; nombre d'entre eux ne souffrent pas d'objection et l'on pourrait en disposer en une demi-heure, d'autre part, il paraît que le bill du chemin de fer de Credit Valley occupera un temps considérable.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je pense, comme l'honorable député de Durham-Ouest (monsieur Blake) que nous devrions repasser les avis de motion, car on n'a pas eu encore la chance de disposer de la liste.

M. MACKENZIE : Il y a environ 30 bills publics et ordres entre les mains des membres. Il n'y a que le mercredi après-midi, maintenant, que l'on peut les discuter, et le gouvernement ferait mieux d'indiquer les bills qu'il est prêt à recevoir et donner toutes les facilités possibles à ceux qui en sont chargés. Il y a un certain nombre de projets de loi auxquels le ministère est hostile et il serait temps que l'on sût à quoi s'en tenir.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je crois que l'on pourra commencer mercredi le massacre de ces malheureux bills.

M. MACKENZIE : Et nous le continuerons les jours suivants.

La motion est adoptée.

VOIES ET MOYENS—LE TARIF.

REPRISE DU DÉBAT.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion : " Que M. l'Orateur laisse le fauteuil et que la Chambre se forme de nouveau en comité des voix et moyens." (*Sir Samuel L. Tilley.*)

M. ANGLIN : Avant de commencer mon discours, je demanderai à l'honorable ministre des finances ce qui a été le revenu du mois de mars, car je suppose qu'il doit le savoir maintenant.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Je n'ai pas de renseignements distincts pour le mois de mars, mais pour les mois de janvier, février et de mars collectivement. Les recettes des douanes durant ce trimestre, s'élevèrent à \$3,524,534 ou soit \$760,000 de plus qu'à la période correspondante de l'an dernier.

M. ANGLIN : Je demande le revenu provenant de toutes les ressources.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Je n'en ai pas le montant.

M. ANGLIN : Le devoir qu'ont à remplir les honorables membres de la gauche n'est pas aussi agréable que paraissent le croire les honorables députés de la droite.

Il nous serait beaucoup plus satisfaisant de pouvoir être convaincus que la politique nationale a produit les heureux résultats que l'on en attendait, et de nous joindre à la majorité pour en exprimer notre reconnaissance, notre joie.

Bien que l'on ait répété souvent que nous ne sommes pas patriotes, je ne puis penser qu'il y ait de ce côté-ci de la Chambre un seul membre qui pût se réjouir des misères et des malheurs d'une classe quelconque de la population, sous le prétexte de revenir ainsi plus tôt au pouvoir. Ces accusations ont néanmoins été portées contre moi ; mais je refuse de croire que leurs auteurs soient sincères, en nous attribuant des idées ou des désirs d'un caractère aussi méchant. On a aussi mêlé au débat beaucoup de personnalités ; et les faits, suivant nous, ont été souvent fort mal représentés. Il y a plus encore ; on a attaqué les honorables messieurs qui formaient l'ancien ministère ainsi que leurs partisans, et je crois que la conduite de l'administration précédente a été faussement exposée, et les faits grossièrement défigurés. Je n'accuse pas l'honorable ministre des finances d'avoir contribué beaucoup à rendre le débat personnel ; mais il ne me semble pas que l'observation faite par le député d'Huron-Centre sur un ton moitié badin, moitié sarcastique à l'endroit de sir Alexander Galt, qui disait-il, avait eu beaucoup à faire dans la préparation de la politique nationale et contrôlait la politique financière du gouvernement, ait pu motiver le déchainement de colère qui l'a suivi. L'honorable ministre des chemins doit être en effet surtout tenu responsable des personnalités qui ont trouvé

place dans le débat au milieu des faits et des arguments.

Je me rappelle que l'honorable ministre des finances s'est plaint en présentant son budget de ce qu'on avait ri de ses principes de tempérance, et l'un de mes amis qui siégeait alors à mes côtés, crût que l'observation s'adressait à moi. Dans ce cas je lui dirais que je n'ai jamais ri des principes de tempérance de personne. Car, si d'un côté, je respecte et j'admire l'homme qui étant adonné à l'intempérance peut contrôler sa passion au point de cesser complètement de boire, j'admire davantage celui qui s'abstient de ce dont il pourrait faire usage avec modération et sans danger dans le simple but de donner un bon exemple aux autres. De tout temps j'ai combattu la prohibition qui, à mon avis, serait le plus grand tort que l'on put faire à la cause de la tempérance; cependant, je ne me suis jamais moqué des principes de tempérance, et je suis prêt à dire que l'honorable ministre des finances les met sincèrement en pratique; j'ajouterai qu'il est un partisan convaincu de la prohibition, s'il ne travaille pas très sincèrement pour l'amener.

L'honorable ministre a prétendu que nous attaquions la politique nationale afin de l'acculer au pied du mur, mais je puis l'assurer que je n'ai jamais été ni par des motifs aussi bas, aussi indignes. Je me suis placé, pour discuter la question, au point de vue de ce que je croyais être l'intérêt public; et l'honorable monsieur, en devenant tout à coup l'apôtre de la politique nationale, n'a pas influencé, pour cela, mon opinion sur la matière. Je ne pense pas qu'un seul membre de la gauche fut inspiré par des sentiments d'hostilité politique ou personnelle. Nous avons discuté la question indépendamment des questions de partis, et nous nous éorgueillissons d'avoir fait un grand sacrifice en faveur d'un principe. Plusieurs de nos amis nous ont reproché la folie de n'avoir pas cédé à cet égard au préjugé public; plusieurs nous ont dit que si nous avions ajouté 2½ ou 3 pour cent au tarif afin de le rendre plus protecteur, le parti libéral aurait pu rester au pouvoir pendant longtemps encore. Il est possible que quelques-uns d'entre nous aient pu partager cette opinion, mais pas un n'a conseillé de la suivre soit privément, soit publiquement. Nous nous en sommes tenus au

principe, et nous avons voulu subir les conséquences de notre position. Et nous sommes fiers, aujourd'hui, d'être encore les défenseurs de sains principes, et les victimes, si les honorables messieurs de la droite aiment l'expression, de notre adhésion à ces principes. Si l'honorable ministre et ses partisans croient que j'ai cédé à des sentiments d'hostilité personnelle, je les prie de se désabuser. Nous avons été souvent en opposition, l'honorable ministre des finances et moi, mais je ne lui en ai jamais voulu, et tout ce que j'ai eu à lui reprocher, je le lui ai dit en public et en face.

L'honorable ministre des chemins de fer, non content de discourir sur la politique nationale et ses résultats, a répété que l'honorable député d'Huron-Centre était le roi des déficits et qu'il en avait amassé lorsque le gouvernement précédent avait acquis des surplus—que l'administration qui gouverna de 1867 à 1873 avait rendu le Canada le plus prospère du monde par sa politique, et qu'on devait lui en attribuer le mérite ainsi qu'à ses collègues; que le gouvernement en question avait assuré le bonheur et le contentement du peuple, comme le prouvait un surplus considérable.

Je ne veux pas fatiguer la Chambre avec de nombreuses statistiques, car je l'en crois rassasiée; aussi, je ne citerai que des chiffres ronds, ce qui me permettra, j'espère, de faire justice des arrogantes prétentions des honorables messieurs qui disent avoir rendu ce pays heureux et content.

Il est bien connu qu'en 1867 c'est-à-dire, à l'époque de la Confédération, il existait une grande dépression financière. On n'a pas oublié que monsieur Rose, qui venait de prendre le portefeuille de ministre des finances se trouva fort embarrassé, et nous savons qu'il était décidé à diminuer la dépense autant que possible, déclarant maintes fois qu'elle ne devait pas passer le revenu, au début surtout de la Confédération.

Durant l'année qui a précédé la passation de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, on nous assura que les dépenses seraient de \$11,000,000 et le gouvernement devait pratiquer l'économie autant que possible afin de remplir les promesses qu'il avait faites, et de satisfaire aux exigences des représentants des provinces maritimes.

Durant la lère année de la Confédération nous avions un tarif de 15 pour cent, et nombre d'articles entraient en franchise. Les recottes générales se montèrent cette année-là à \$13,687,000, et les dépenses à \$13,486,000. L'année suivante les dépenses furent un peu plus de \$14,000,000; elles n'excédèrent pas cependant le revenu, qui avait également grossi, non par suite du développement naturel des affaires, mais parce que les honorables messieurs de la droite avaient cru nécessaire d'augmenter les taxes la première année même de la Confédération.

Durant l'hiver de 1867, nous adoptâmes un tarif, et après un ajournement de quelques mois, il fut jugé à propos de présenter un autre tarif changeant complètement le système des droits imposés sur le sucre qui étaient même en ce temps-là une source d'embaras. Sous le premier tarif, l'on divisait les sucres brun, muscovado et ainsi de suite, tandis que le second adoptait l'échelle allemande pour classer les sucres suivant leur qualité. Outre les droits imposés sur les sucres et les mélasses, il fut résolu également d'imposer sur les emballages un droit *ad valorem* de 15 pour cent, ce qui augmentait sur une grande mesure la taxe sur les mélasses.

Je pense que les droits qui frappaient le sucre furent beaucoup augmentés, ce qui joint à d'autres changements accrût un peu notre revenu qui était alors, je crois, de \$14,570,000. Il est digne de remarque que depuis cette époque les honorables messieurs prirent soin d'augmenter leurs dépenses en proportion du revenu.

Ainsi cette année-là ils dépensèrent \$14,346,000. L'année suivante le revenu fut de \$15,500,000 et les dépenses furent augmentées. Toutefois le revenu continua de grossir et s'éleva l'année suivante, par suite de l'élévation du taux de la taxe à \$19,000,000 tandis que les dépenses atteignirent \$17,500,000.

Le gouvernement continua sa chasse de surplus jusqu'à la fameuse année de 1873, alors que les dépenses firent un bond soudain de \$19,174,000 à \$24,316,000. Est-ce que l'honorable ministre des chemins de fer a lieu de réclamer ici quelque chose en faveur de son gouvernement? Prétend-il que cette augmentation de revenu a été le résultat de ce qu'à pu faire le gouvernement, sauf, l'imposition de nos

nouvelles taxes? En quoi sa politique a-t-elle pu favoriser le bien-être du peuple? La tendance depuis la Confédération a été d'augmenter les taxes.

Durant l'année qui a suivi l'union, deux tarifs nous furent soumis, et en 1870 il en fut proposé un troisième pour accroître le revenu. Les demi-jeannes et les bouteilles de brandy figuraient alors au premier rang dans le tarif et étaient taxées d'une forte taxe; il fut aussi imposé un droit de 15 centins sur le houblon. Non content de cela, et ayant encore besoin d'argent, le ministère d'alors imposa 5 pour cent de plus sur tous les autres droits, de sorte qu'un homme ayant à payer une taxe de \$100, devait y ajouter \$5 pour compléter le revenu qui dût être élevé davantage par d'autres changements.

A entendre l'honorable député de Cumberland, l'on supposerait que le gouvernement qu'il appuyait alors et dont il fit partie ensuite, avait graduellement réduit les taxes. J'avoue qu'il supprima le droit sur le thé, aboli par les États-Unis, mais il le fallait bien pour empêcher la contrebande sur une vaste échelle. Ce qui n'empêche pas le ministre des chemins de fer d'en réclamer crédit, tout comme si le gouvernement auquel il appartenait avait conféré une faveur extraordinaire à la population du pays sans y être obligé.

Il y a une autre manière de discuter les faits. A cette époque la population des quatre anciennes provinces était aussi considérable qu'aujourd'hui. Et le tarif de 15 pour cent que nous avions était aussi productif que le tarif actuel qui est beaucoup plus élevé. Il finit par produire un revenu considérable à la suite des changements faits de temps à autre, de l'augmentation de la taxe des emballages et de l'imposition de 5 pour cent de plus.

Qu'avait à faire l'honorable monsieur avec le développement général qui avait ainsi accru le revenu? Avait-on alors à payer autant qu'à l'avènement au pouvoir du ministère suivant? Et un gouvernement doit-il s'attribuer du mérite parce qu'il aurait pu avoir un surplus qui explique l'abondance du revenu, et le chiffre comparativement restreint de dépenses incontrôlables? Les dépenses de 1868 à 1873-4 s'élevèrent de \$13,406,000 à \$23,316,000 ou soit une augmentation

d'environ \$10,000,000 dont le gouvernement de l'époque était responsable. Une grande partie de cette augmentation peut-être expliquée, comme l'a fait l'honorable ministre des finances, il y a quelques temps ; mais on se rappellera sans doute que durant les dernières élections et deux ou trois ans auparavant, l'on avait dit au peuple, ce qu'un certain nombre crut, que le précédent ministère était responsable de l'augmentation des dépenses de \$19,000,000 en 1872-73 à \$23,000,000 en 1873-74. Les ex-ministres furent dénoncés et condamnés sans cesse pour l'extravagance extraordinaire dont ils avaient donné la preuve en élevant la dépense de \$4,000,000 pendant une seule année.

L'an dernier les honorables membres de la gauche ont vu avec plaisir que l'honorable ministre des chemins de fer, en développant sa politique, avait approuvé, maintenu et défendu, directement sur certain points, et implicitement dans d'autres, la conduite de son prédécesseur qu'il avait dénoncée avec véhémence pendant plusieurs années.

Aujourd'hui, nous voyons l'honorable ministre des finances obligé de jouer à peu près le même rôle, c'est-à-dire forcé de défendre de la manière la plus victorieuse pour nous, du moins, ce qu'a fait son prédécesseur, en l'exonérant des accusations portées non-seulement contre lui par l'honorable ministre des finances actuel, mais par presque tous ceux qui siègent autour de lui. En effet, on a répété que le gouvernement Mackenzie avait été extravagant outre mesure, en élevant les dépenses de plus de \$4,000,000 durant l'année en question. Je me rappelle que l'honorable ministre des finances, après avoir posé sa candidature en 1878, a prononcé un discours en ce sens. Il rendit, il est vrai, partiellement justice à son prédécesseur, en admettant que certaines dépenses étaient inévitables, mais il parla de manière à créer l'impression que l'ex-ministre des finances aurait pu et aurait dû être plus économe. A l'entendre, il lui aurait été possible de réduire les dépenses sur plusieurs items. Aujourd'hui, l'on admet qu'aucun gouvernement ne devait être tenu responsable de la plupart de ces dépenses, si les arguments qu'a invoqués l'honorable ministre des finances dans son discours doivent être appliqués aux faits comme ils devraient l'être. Cependant, la

responsabilité doit revenir à quelqu'un et il ne serait guère difficile de prouver qu'elle appartient à l'honorable monsieur lui-même et à ses collègues. L'honorable ministre des finances a déclaré que l'ex-gouvernement avait augmenté lui-même les dépenses et que le ministère actuel ne pouvait les réduire. Cet accroissement des dépenses était imposé au Canada d'une manière permanente en vertu des statuts, et, quelque fût le désir de les réduire, on ne pouvait le faire à moins de manquer parole aux provinces et aux individus, et à moins d'avoir une majorité prête à appuyer le ministère. Comme la dit l'honorable ministre des finances, il y a quelques jours, la dette a été accrue par l'augmentation des subventions accordées aux provinces, par la hausse des intérêts, par la somme de \$150,000 votée en faveur du Nouveau-Brunswick pour la suppression de droits d'exportation et par d'autres déboursés ;—ce qui représente un total de plus de \$4,000,000 de dépenses causées par les honorables messieurs de la droite qui voudraient aujourd'hui en rendre responsable le dernier cabinet. Quel mérite si extraordinaire y avait-il à avoir un surplus avant 1874 ? Le revenu se grossissait alors rapidement et le pays devint en conséquence relativement prospère. Plusieurs causes contribuèrent à amener ce résultat.

Je pourrais citer en premier lieu les bonnes récoltes ; d'un autre côté, nos voisins durent venir ici durant plusieurs années après la guerre pour y acheter le surplus de nos produits, ainsi que nos articles manufacturés pour remplir leurs greniers et leurs boutiques. Si l'honorable ministre des finances discutait la question sérieusement et avec calme, je doute qu'il attribuerait au gouvernement conservateur qui a précédé l'administration Mackenzie le mérite d'avoir prolongé la guerre, américaine et haussé les prix en conséquence durant quelques années.

Je pourrais mentionner d'autres causes pour expliquer l'augmentation du revenu. Il n'y a aucun doute, comme l'a dit l'honorable député de Cardwell (M. White), que la contrebande se pratiquait à cette époque sur une grande échelle, et qu'une quantité considérable de marchandises, frappées des droits les plus élevés, prenaient le chemin des Etats-Unis sans payer de droits. Ce commerce illicite a cessé depuis, entièrement. Ce qui a sur-

tout contribué à accroître le revenu, c'est la hausse extraordinaire des marchandises importées. Il fallait en effet payer beaucoup plus pour une balle de coton ou une tonne de métal. Bien que la quantité des articles importés fût la même, les prix en étaient si élevés, que le revenu provenant des droits *ad valorem* devait nécessairement beaucoup plus considérable.

L'honorable ministre des chemins de fer prétendrait-il qu'il faille attribuer cette élévation des prix et du revenu à la politique de ses amis et du gouvernement dont il fait partie, et, voudrait-il s'attribuer le mérite d'avoir épargné quelques deniers en dépit de tout ce qui fut fait pour dépenser plus que les recettes? A coup sûr il ne voudrait pas prétendre rien de la sorte, bien qu'il pût l'insinuer, car on sait qu'il n'hésite jamais à réclamer le mérite pour lui-même ou ses amis d'une manière détournée ou autrement de tout ce qui aurait pu épargner quelques deniers au Canada ou lui rapporter quelques profits.

En ce qui a trait au déficit, c'est là une question que l'on approfondit rarement. Rien ne prouve que l'honorable ministre (sir Charles Tupper), ait eu raison de dire que la prospérité du Canada avait été sans précédent sous le règne du cabinet dont il faisait autrefois partie. Comment faut-il juger de la prospérité d'un pays? C'est par les rapports du commerce, c'est-à-dire par la somme des importations et des exportations. On dit que dans ce pays il n'y a guère d'industries manufacturières. Dans le passé, nous n'avons, il est vrai, que peu fabriqué pour l'exportation, c'est pourquoi il importe peu, dans une question de ce genre, de discuter le degré de prospérité atteint par nos manufactures durant ces cinq dernières années.

Toutefois, je suis convaincu qu'elles n'ont pas cessé de se développer, bien que la dépression se soit fait sentir ici comme dans les autres pays, et que la population ait eu raison de se plaindre parfois de la dureté des temps. Mais en fin de compte, les manufactures du Canada se sont développées comparativement aussi vite et même plus vite sous le tarif de 15 pour cent que les manufactures des Etats-Unis. Nos voisins fabriquent énormément plus que nous, et nous oublions souvent, en instituant quelque comparaison, de mul-

tiplier nos produits par 12, afin que le parallèle soit juste.

Nous avons des milliers ici lorsqu'il y a là des millions; cependant nous avons surpassé nos voisins, sauf dans la fabrication des articles qui ne sauraient être manufactures avec profit dans un pays peu peuplé.

Laissons de côté pour un moment les manufactures pour nous occuper des exportations et des importations. Je vois, en additionnant les chiffres, que durant les cinq années du cabinet Mackenzie, les exportations des quatre vieilles provinces du Canada ont dépassé de \$33,000,000 les exportations faites durant une même période de temps sous le ministère qui l'avait précédé. Il y a quelques années, lorsque les honorables messieurs de la droite parlaient des Etats-Unis, ils prétendaient que la prospérité de cette nation devait être jugée d'après le volume de ses exportations; or, ces exportations étaient sans doute considérables; et tout en dissimulant soigneusement le fait qu'elles se composaient presque exclusivement de produits agricoles et d'animaux, l'on attribuait l'avancement extraordinaire des Etats-Unis à la quantité de ses exportations. Toutefois, l'honorable ministre des finances, annonçait dans son premier discours budgétaire, que, pour la première fois dans l'histoire de ce pays ou du moins depuis plusieurs années les exportations avaient été restreintes au chiffre des importations. Si la réduction des importations est la preuve de la sagesse de la politique d'un gouvernement, voyons où nous en sommes ici.

Notre population s'est accrue, ce qui, on le suppose naturellement, devrait causer une augmentation d'importation—de 10 pour cent ou à peu près—Dans tous les pays nouveaux, il y a toujours un accroissement de richesses qui affecte le cours du commerce, en dépit des intervalles de dépression. En comparant la somme des importations durant les cinq premières années de pouvoir des honorables messieurs de la droite et pendant la même période sous le cabinet Mackenzie, on voit que ces importations ont été à peu près les mêmes, de sorte que si la diminution des importations devait être la preuve d'une sage politique, nous pourrions nous vanter d'avoir su contrôler le commerce du pays.

Il est aussi étrange de voir que durant

le règne des honorables messieurs de la droite, les exportations s'accrurent de \$57,000,000 à \$87,000,000, ou soit de 22 pour cent seulement; tandis que les importations s'élevèrent de \$71,000,000 à \$121,000,000, durant la même période de temps.

L'honorable député de Cumberland (sir Charles Tupper) se trouve donc en face d'un dilemme, ce qui toutefois ne l'embarasse guère. Mainte fois il a affirmé que l'augmentation du revenu durant les cinq premières années était une preuve de la prospérité évidente du pays, mais les statistiques établissent que cette augmentation du revenu était due entièrement à la quantité extraordinaire d'importations.

On constatera que durant trois ans, en 1871, 1872 et 1873, les importations dépassaient énormément les exportations, et que loin d'être à cette époque excessivement prospères, comme l'a prétendu l'honorable *monsieur*, nous ne l'étions qu'en apparence, encourant en même temps les dettes qui, un an ou deux plus tard, pesèrent si lourdement sur la population.

Il serait peut-être bon d'attirer l'attention sur les dépenses occasionnées par les travaux publics, et sur les dépenses incontrôlables à cette époque. Pendant les premières années de la Confédération, sir John Rose fit des efforts énergiques pour restreindre les dépenses qui ne s'élevèrent pas rapidement durant quelque temps. Les travaux publics de ce temps-là ne coûtaient qu'une bagatelle, comparés à ce qu'ils ont coûté depuis. Et, jusqu'à 1873-74, le montant de l'intérêt ne fut guère accru. Le montant de l'intérêt payé, durant les cinq années qu'a duré le ministère Mackenzie, dépasse de \$8,000,000 l'intérêt soldé par le ministère précédent.

Où devait-on prendre l'argent nécessaire? Je le demande—le gouvernement des honorables messieurs de la droite qui avait eu un revenu aussi considérable durant quelques années et beaucoup moins à payer, ne devait-il pas avoir un surplus? Qu'aurait-il fait, dans le cas contraire, de cet argent? On l'a dépensé, il est vrai, pour divers travaux, mais si dans ces circonstances, les honorables messieurs de la droite ont amassé un surplus, je ne vois pas que nous devions tant les louer.

Durant l'administration de l'honorable

député de Lambton, plus de \$25,000,000, imputables au compte du capital, furent dépensées pour des travaux publics. On insinue quelquefois que l'on aurait dû éviter la plus grande partie de ces dépenses, mais il ne faut pas oublier que ce ministère était également lié par la plus grande partie de ces obligations; il lui fallait poursuivre les travaux du chemin de fer du Pacifique aussi rapidement que ses moyens pouvaient le lui permettre, et achever l'œuvre de l'agrandissement des canaux commencé par ses prédécesseurs. L'honorable ministre des finances a déclaré qu'il fallait tenir compte à ce propos de l'augmentation de l'intérêt, mais l'honorable ministre des chemins de fer et canaux n'a jamais admis la chose, à ma connaissance du moins.

D'un autre côté, les dépenses contrôlables se sont considérablement accrues sous les honorables ministres de la droite, tandis qu'elles furent réduites sous leurs prédécesseurs.

Lorsque les libéraux arrivèrent au pouvoir en 1873, il leur fallait se guider jusqu'à un certain point par les estimations de leurs prédécesseurs. On constata alors qu'il y avait lieu de craindre une diminution dans le revenu, par suite de la dépression dans les affaires. L'honorable ministre des finances lui-même, dans son discours budgétaire en 1873, avait prévu qu'il faudrait augmenter les taxes en 1874; il exprima l'espoir que le revenu produit par le tarif tel qu'il existait en 1873, lui permettrait de satisfaire aux obligations contractées, mais en même temps il déclara qu'une augmentation de taxes deviendrait nécessaire en 1874 pour faire face à l'accroissement des dépenses, et à leur avènement au pouvoir, les libéraux virent que cette prédiction allait vraisemblablement se réaliser.

La crise avait alors commencé; elle se manifestait dans la somme des exportations, plus encore que dans celle des importations, et il fut jugé nécessaire tout d'abord d'économiser autant que possible. De fait, l'économie fut si bien pratiquée, que l'on eût, cette année-là, un surplus de \$800,000. L'honorable ministre des chemins de fer se plaignit, dans un discours qu'il prononça à cette époque, de ce que nous avions chargé au compte du revenu les dépenses faites pour les chemins de fer, ce qui appartenait au compte du capital, et il insinuait que l'on agissait ainsi dans

un mauvais but, afin de représenter au pays sa position et celle de ses collègues sous le jour le plus défavorable possible. Convenons-en pour un moment. Outre ce demi-million, le gouvernement libéral épargna cette année-là \$880,000, mais il était évident que plusieurs obligations, imposées permanemment au pays par les honorables messieurs de la droite, devaient être remplies plus tard, et que nos amis, en dépit de toute leur économie, ne pouvaient espérer de maintenir les dépenses dans les limites du revenu tel qu'il était alors. Il fut jugé nécessaire, en conséquence, de proposer une augmentation de taxes. L'île du Prince Édouard venait d'entrer dans l'Union, ce qui nécessitait de fortes dépenses. On ne pouvait songer à ne pas compléter le chemin de fer Intercolonial, et il fallait plusieurs millions pour achever cette ligne et pourvoir à d'autres obligations imposées au pays par les honorables messieurs de la droite. Une augmentation de taxes devint donc obligatoire.

On pensait que les importations, ayant alors diminué considérablement, devaient avoir atteint leur plus bas chiffre, et les calculs du gouvernement étaient basés sur le montant des importations de cette année-là. Mais les importations continuèrent à diminuer, et la dépression à se faire sentir davantage par tout l'univers. Je sais que l'honorable ministre des chemins de fer a prétendu, mainte fois, que le gouvernement du pays aurait pu contrôler de quelque manière, sinon les affaires du monde entier, du moins celles du Canada. Il a assuré à nos concitoyens de plus haut prix pour leurs produits agricoles, leurs vaisseaux et leur bois de construction. A l'entendre, c'était la faute du gouvernement si la crise s'était produite, et si leurs revenus s'étaient amoindris. Les calculs de l'honorable ministre des finances, à cette époque, furent ridiculisés parce qu'il n'avait pas prévu que les prix deviendraient plus avilis que jamais auparavant.

La première année qui a suivi le changement de ministère en 1875, l'honorable député d'Huron-Centre comptait sur un bon revenu, et le ministère fit exécuter plusieurs travaux fort dispendieux imputables au revenu et que les honorables messieurs de la droite lui avaient légués comme héritage, de même qu'ils rendit justice pour la première fois à plusieurs

comtés des provinces maritimes et à d'autres parties du Canada. Il entreprit dans l'intérêt des pêcheurs nombre de travaux publics qui furent achevés. Les estimations de cette année-là furent considérables; ce qui n'empêcha pas que le surplus du revenu fut près de \$1,000,000. Si la dépression n'eût pas continué ou eût pu être contrôlée par un acte du parlement, si le prix des marchandises n'eût pas baissé graduellement, si les ressources de notre population n'eussent pas été nécessairement diminuées par suite de l'avilissement des prix de nos principaux articles d'exportation, les calculs de l'honorable ministre des finances se seraient réalisés en toute probabilité. Il y a quelque temps l'on s'est donné la peine de constater la baisse des prix des marchandises importées en ce pays durant cette époque, et l'on a trouvé qu'en 1875-76 la diminution avait été de 10 pour cent, tandis qu'en 1876-77, elle avait été de 15 pour cent, et en 1877-78 de 20 pour cent. En appliquant ces chiffres aux importations actuelles, c'est-à-dire en ajoutant cette proportion à leur valeur, suivant le taux de la taxation, il reste acquis que le revenu aurait été suffisant et qu'il n'y aurait pas eu de déficit. Et quiconque voudrait pousser ces recherches plus loin verrait que, notwithstanding la diminution des moyens de la population, l'on pouvait acheter alors, vu la baisse des prix, autant de denrées alimentaires, de vêtements, d'articles de nécessité première et de luxe, que durant ce qu'on appelle les temps meilleurs. La prospérité d'un pays se trouve dans la somme de jouissance et de bien-être que la population peut se procurer. Or, durant ces cinq années-là, la population était aussi à l'aise et aussi heureuse en somme que sous le règne des honorables messieurs de la droite. Il est bien vrai que la crise commerciale sévit alors et qu'un grand nombre en souffrirent; il est aussi vrai que plusieurs durent restreindre leurs opérations, mais la masse du peuple ne souffrit ni du manque de nourriture, ni de vêtements. Aujourd'hui, bien que les prix soient plus élevés, nos importations ne sont pas si considérables qu'à cette époque, et si l'on en juge d'après les importations, la condition du peuple est pire qu'il a deux, trois ou quatre ans.

On a beaucoup parlé du déficit du ministère précédent. J'ai prouvé, je pense,

que si nos revenus n'avaient pas égalé nos dépenses, ce n'était pas la faute du gouvernement, en supposant qu'on dût lui reprocher d'avoir accru les taxes. Nos amis avaient préféré attendre des jours meilleurs, et personne ne songeait que la crise commerciale dût se prolonger ainsi ; tout le monde au contraire pensait qu'elle devait cesser il y a trois ou quatre ans. Les honorables messieurs de la droite proclament, cependant, que l'on devait s'attendre ni à de bonnes récoltes, ni à la hausse des prix, ni à la reprise des affaires avant leur avènement au pouvoir ; et ils affirment, ce qui est un blasphème, que la Providence est leur alliée et travaille dans leurs intérêts.

L'honorable député de Cumberland a dit que nos déficits s'élevaient à \$8,000,000. Je n'ai jamais pu comprendre comment cela se faisait. En consultant les comptes publics, je vois qu'il y a un surplus, de même qu'en 1875 malgré les dépenses considérables qu'il se fit alors, et qu'il n'y eût de déficit qu'en 1876, 77 et 78. L'honorable député de Lambton, en répliquant à cette assertion, a beaucoup trop admis, je pense. Ainsi il a convenu, bien qu'en protestant, que le ministère précédent était responsable du déficit de l'année dernière. Lorsque l'ex cabinet fut accusé d'avoir accru les dépenses de 1873, il dégagea sa responsabilité en ce qui concernait les obligations que lui avait imposées le ministère précédent, mais il était évidemment responsable de la gestion des affaires cette année-là. Il arriva aux affaires environ 4 mois après le commencement de l'année financière, de sorte qu'il contrôla les dépenses durant 8 mois, et si bien, qu'il y eût un surplus. Les honorables messieurs de la droite ont contrôlé les dépenses l'an dernier durant une plus longue période de temps, c'est-à-dire durant 8½ mois, et nous voyons que les dépenses excèdent le revenu de \$1,960,000, et les estimations de \$800,000. On nous dit cependant, qu'il y a une erreur de \$200,000 dans le calcul des intérêts ; mais en déduisant même cette somme, la dépense dépasserait les estimations d'environ \$500,000. Sans parler du revenu qui aurait pu, et qui a de fait donné beaucoup moins que ce qu'en attendait l'honorable ministre des finances, je demanderai pourquoi le gouvernement a dépensé plus que le crédit voté. Quelle excuse peut-il offrir pour se justifier ?

Après avoir dépassé ainsi les estimations le ministère cherche à rendre responsable de cette dépense le cabinet précédent. Je repousse cette responsabilité qui appartient non à nous, mais à nos adversaires. Nous voyons d'après les comptes publics, qu'il y a eu en 1873-74 un surplus de \$880,775 et de \$903,000 l'année suivante, ce qui fait un total de \$1,824,419. Le déficit des 3 années suivantes, sans faire entrer en ligne de compte, le fond d'amortissement, se monte en tout à \$4,188,559 et en soustrayant, comme on doit le faire en toute justice, les surplus des déficits, nous voyons que le total du déficit est de \$2,364,540 et non de \$8,250,000 ou à peu près, comme l'assure l'honorable ministre des chemins de fer. Si de plus nous déduisons les \$500,000 que l'honorable monsieur affirme avoir été imputées au capital en 1874, il reste un déficit pour les 5 années de \$1,864,540 ou soit près de \$100,00 de moins que le déficit créé en une année par le ministère actuel. Et pourtant ils disent que nous sommes responsables de déficits, ceux-là mêmes qui ont imposé au Canada plus de taxes que jamais auparavant, et qui, de fait, courbent les masses sous le poids des impôts. Allons un peu plus loin, et voyons où nous en sommes pour cette année.

L'honorable ministre des finances calculait l'an dernier, bien qu'il sût exactement ce qui dût être payé en prévision de l'augmentation des droits, qu'il fallait, en toute justice, reporter sur cette année \$500,000 de droits de douane en y ajoutant \$300,000 de droits d'accise, ou soit en tout \$800,000. Je le répète, il savait alors comme maintenant ce qui devait être payé en prévision de nouvelles taxes et, nous le voyons, prétendre aujourd'hui qu'il fallait attribuer au crédit de cette année \$1,300,000 du revenu de l'an dernier.

En transposant les chiffres, il voudrait ainsi nous faire croire que le déficit cette année, au lieu de \$2,000,000 n'est que de \$500,000. Mais \$500,000 ajoutées à \$1,300,000 font bien, il en conviendra, \$1,800,000, et si l'on ajoute de plus \$300,000 qui devraient être imputées au revenu, mais qui sont chargées au capital, pour l'arpentage des terres du Nord-Ouest, le déficit s'élèvera à \$2,000,000. Je demandai à l'honorable ministre, avant de commencer mon discours, s'il voulait bien me donner un état de toutes les recettes

pour le mois de mars et il m'a répondu qu'il n'était pas prêt à fournir ces renseignements :

Le revenu total de 8 mois, jusqu'au 1er mars, a été de \$14,000,000 de sorte qu'il faudrait \$10,000,000 de plus durant les derniers 4 mois pour rendre les calculs de l'honorable ministre des finances conformes aux faits. Je doute que l'honorable ministre des chemins de fer s'attende à percevoir ce montant. J'aimerais à le croire, car ce serait là, un indice du retour de la prospérité, l'une des nombreuses preuves dont nous avons besoin pour nous donner l'espoir que l'an prochain les revenus et les dépenses pourront s'équilibrer.

L'honorable ministre des finances nous a dit l'an dernier que le peuple ne voulait plus de déficit, et qu'il avait donné à ses représentants des instructions formelles à ce sujet. Pourquoi donc avoir permis qu'il y eût cette année un déficit ? Pourquoi n'avoir pas imposé de nouvelles taxes afin que la dépense put être égale au revenu ? Il a dénoncé son prédécesseur, pour avoir compté sur la reprise des affaires qui devaient élever le revenu, et il nous a lancé ses foudres pour avoir osé accumuler les déficits d'année en année. Mais en cela même l'honorable ministre des finances suit l'exemple de son illustre prédécesseur, c'est-à-dire qu'il base ses calculs sur l'amélioration possible des affaires.

Je ne suis pas prêt à dire qu'il a tort ; mais si l'on se place à son point de vue, si l'on applique à sa conduite ses propres principes, il faut en conclure qu'il a agi d'une manière injustifiable. Le déficit cette année est de \$500,000 d'après son exposé, mais il est en réalité de près de \$2,000,000. Il est une autre chose digne de remarque dans ses estimations ; l'honorable ministre des finances y ajoute à la dépense de l'an dernier à peu près \$1,500,000 ; il n'est pas satisfait du dernier déficit.

La dépense additionnelle de quelques \$200,000 n'est, dit-il, qu'une simple affaire de tenue de livres. Eh ! bien, supprimez ces \$200,000, il restera encore une dépense additionnelle de \$1,300,000 que l'honorable monsieur espère, je suppose, pouvoir payer à l'aide de l'augmentation des droits.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Les

estimations ne montrent rien de la sorte.

M. ANGLIN : Oui, si je comprends bien les chiffres.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Examinez de nouveau les chiffres.

M. ANGLIN : Je comprends maintenant. L'honorable député d'Huron-Centre me fait observer que les estimations premières de cette année ne dépassent pas de ce montant, les estimations générales de l'an dernier, mais il y aura aussi à cette session des estimations supplémentaires.

Nous ignorons, il est vrai, ce qu'elles seront, mais lorsqu'elles nous seront présentées, nous aurons une idée de la situation. Le remaniement du tarif et l'imposition des taxes, tels que proposés par l'honorable monsieur, l'an dernier, et adoptés par la Chambre, n'ont pas en le résultat qu'en attendait l'honorable ministre des finances au point de vue financier ; car, il lui a fallu non-seulement reconnaître le grand déficit, mais l'évaluation qu'il a faite du revenu est inexacte, dans plus d'un cas. Ainsi l'an dernier, il calculait percevoir \$300,000 de droits sur le charbon ; et cependant, il a reçu un montant considérable, c'est-à-dire près de \$300,000 en sus de ce qu'il comptait obtenir de ce droit qui, malgré tout, n'a pas eu l'effet que plusieurs en attendaient sur le commerce de charbon. Il en est de même des céréales de tout genre sur lesquelles nous avons, je pense, prélevé \$200,000.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Une grande partie de ces céréales est représentée par le blé-d'Inde et la farine de blé-d'Inde.

M. ANGLIN : En tout cas le montant est beaucoup plus élevé que l'honorable ministre des finances ne l'avait dit, ou soit environ \$100,000. Cependant le revenu total est fort inférieur à ces estimations. Nous voulons nous restreindre aux faits, et rester dans les limites de la vérité. D'aucuns disent que pour vaincre un homme, il faut le combattre avec ses propres armes ; je ne crois pas à la justesse de ce procédé ; je préfère la vérité, le franc jeu, et c'est pourquoi je ne blâme pas l'honorable ministre des finances de s'être trompé dans ses calculs. En effet, je sais qu'ils est extrêmement difficile dans ce pays, où le commerce change si rapidement, d'évaluer la somme des

importations et des exportations, ou le montant du revenu provenant des importations. Aussi, je ne suis pas prêt à dire que l'honorable monsieur est tombé dans une grave erreur.

L'honorable député de Saint-Jean (M. Burpee) a dit à la dernière session que si les importations de l'année courante étaient aussi considérables que celles de l'année précédente, les nouveaux droits ajouteraient près de \$7,000,000 au fardeau qui pèse sur le peuple. D'autre part, l'honorable ministre des finances avait calculé que l'augmentation des droits devait lui rapporter \$2,250,000 de revenus additionnels : il s'est trompé.

Les nouveaux droits ont réellement ajouté beaucoup au fardeau du peuple ; aussi, ils ont accru considérablement le coût des articles de nécessité première, et la plus grande partie des taxes a été versée, non pas dans le trésor public, mais dans le gousset des spéculateurs et des monopoleurs. Le tarif n'a pas produit les résultats prévus par l'honorable ministre de finances, non plus que ceux que l'on avait promis au peuple.

Nous avons admis, l'an dernier, qu'il ferait beaucoup en faveur de certaines industries, comme par exemple, les raffineries de sucre, la fabrication des cotonnades à bon marché et des lainages grossiers ; mais nous ajoutons que le nombre de ceux qui devaient en profiter serait très-restreint, comparé à la masse du peuple sur lequel ce fardeau allait peser. En outre, nous avons prétendu que le tarif ne pourrait aider que difficilement à certaines industries qui avaient déjà le monopole de nos marchés, et qu'il était impossible d'en rendre d'autres plus profitables. En résumé, nous disions qu'il ne fallait pas surcharger de taxes et opprimer le petit nombre au détriment de la majorité. Qu'a-t-on fait pour nos industries ? La question du sucre a été discutée, et je dois faire observer que l'honorable ministre des finances, a dit, à l'instar de l'honorable député de Cardwell (monsieur White) que le prix de cet article n'avait pas été augmenté. Il est évident que ce dernier avait soigneusement préparé ses chiffres, et qu'il avait choisi le jour où les prix cotés à Montréal étaient inférieurs à ceux de New-York, pour demander à la Chambre d'en conclure que le tarif avait diminué le prix du sucre au Canada.

M. ANGLIN.

L'honorable ministre des finances est même allé plus loin, et l'on se rappelle la joie avec laquelle il annonçait à la Chambre, l'an dernier, une baisse dans le prix de ce produit—fluctuation qu'il attribuait à la politique nationale, et qui était due, non pas à notre influence politique, mais qui s'était produite sur tous les marchés de l'univers.

L'honorable député de Kingston a publié même des circulaires dans ce sens, et l'on n'a pas oublié non plus que l'honorable ministre des chemins de fer disait à ce propos : "Voilà la preuve que notre changement de politique a influé sur les marchés du monde." Et il parlait ainsi, autant que je puis en juger avec toute la gravité qu'il affecte d'ordinaire, et il fut alors applaudi par ses amis et ses partisans.

Plusieurs honorables députés de la droite ont prétendu que les prix des principaux produits du monde civilisé, pouvaient être affectés par le tarif de l'an dernier, non seulement sur nos propres marchés, mais à l'étranger. Je ne sais combien croient ici à cette affirmation, mais je sais qu'il y en a bien peu dans le pays qui y ajoutent foi.

Le prix du sucre est réglé par diverses causes, et surtout par l'offre et la demande, et il avait souvent diminué avant de subir cette baisse particulière. Il subit à cette époque de nombreuses fluctuations, et avait fréquemment fléchi longtemps avant que l'on songeât à la politique nationale. La première baisse de l'an dernier était due à des causes semblables. Nous prétendons, cependant, que quelque soit le prix sur les marchés du monde, le nouveau tarif a accru de $\frac{3}{4}$ de centiu à $1\frac{1}{2}$ centiu la livre le coût du sucre raffiné au Canada ; et nous prétendons que cette augmentation de prix ne profite pas au trésor public, mais aux monopoleurs de Montréal.

Nous prétendons en outre que ces derniers perçoivent ainsi non-seulement une somme extraordinaire en sus de leurs profits légitimes, mais qu'ils bénéficient considérablement de la diminution des droits imposés sur les sucres destinés à la raffinerie. Voilà ce que nous prétendons. Je pense qu'un honorable député a tenu un registre hebdomadaire ou quotidien, des prix de New-York et de Montréal, et les faits que je viens de signaler peuvent être vérifiés par quiconque sera prêt à

s'en enquérir d'une manière intelligente et à accepter la vérité. L'honorable ministre des finances ne s'est pas précisément placé sur ce terrain là. Pan dernier. S'il eut consulté quelque épicier important de la ville de Saint-Jean, celui-ci lui aurait dit : " Quelque soit le calcul du gouvernement, le prix du sucre importé dans ce pays est plus élevé que sous le tarif précédent." Mais l'honorable monsieur n'en a pas agi ainsi. Il a produit un échantillon de Pétalon hollandais du numéro 14 en ajoutant : " Voici du sucre brut qui peut être mis sur la table de n'importe qui, et si la population ne veut pas payer la taxe sur le sucre raffiné, elle n'a qu'à se servir de ce sucre." Il se peut que l'usage de ce sucre soit plus économique que celui du sucre raffiné, mais je ne pense pas qu'aucun ministre des finances accusé de surcharger le peuple de taxes, ait le droit de lui dire : " Si vous refusez de payer la taxe, ne consommez que telle ou telle qualité de sucre pour vous y soustraire."

SIR SAMUEL L. TILLEY : Oh !

M. ANGLIN : L'honorable monsieur peut bien rire ; il croit sans doute avoir le droit d'écraser le peuple, parce qu'il a pour l'appuyer la majorité. L'un de ses amis, chaud partisan à la dernière élection, possède les moulins d'Ashburton, près de Saint-Jean, où l'on fabrique surtout la farine de blé-d'Inde. Il prétend que l'honorable ministre lui a assuré plus d'une fois qu'aucun droit ne serait imposé sur le maïs, bien que l'on dût en imposer un sur la farine de blé-d'Inde ; et il était prêt à avoir sa petite part des dépouilles. Et pourquoi pas ? N'avait-il pas autant de droits à une petite part que les Redpath à une grosse part. Lorsque cet ami de l'honorable monsieur vit que l'on imposait un droit sur le blé-d'Inde, il en fut indigné, et l'on dit qu'il écrivit plusieurs lettres remplies de reproches et de plaintes et qu'il reçut finalement une réponse à peu près semblable à celle qui fut donnée aux personnes qui trouvaient à redire aux droits sur le sucre. Ainsi, d'après le rumeur l'honorable ministre aurait répliqué : " Si la population du Nouveau-Brunswick voulait se servir de farine de pois ou d'orge, elle n'aurait pas à payer de droit sur la farine de blé-d'Inde."

SIR SAMUEL L. TILLEY : Les journaux de la Nouvelle-Ecosse ont répété la chose, mais cela est complètement faux.

J'ai répliqué au monsieur en question qu'il se trouvait dans une meilleure position qu'auparavant, parce qu'il y avait une différence de 12½ pour cent par quart entre le blé-d'Inde et la farine de blé-d'Inde. L'honorable député a dit qu'il préférerait toujours s'en tenir à la vérité.

M. ANGLIN : J'ai signalé une rumeur et j'ai fourni à l'honorable ministre l'occasion de la démentir. Maintenant je lui demanderais s'il n'a rien dit dans sa lettre, de la farine de pois ou d'orge.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Pas un mot.

C'est une fausseté de mes adversaires. Si vous pouvez produire la lettre, vous y trouverez la réponse à la question que vous me faites.

M. ANGLIN : Je ne suis pas dans les confidences de l'auteur de la lettre, mais je sais qu'il était très indigné. Il a pu mal l'interpréter, mais je crois qu'il l'a ainsi comprise. En tout cas, cela ressemble beaucoup aux autres observations de l'honorable monsieur au sujet du sucre, lesquelles prouvaient qu'il appréciait fort peu les droits de ceux qui voulaient avoir du sucre raffiné. La population a le droit d'exiger que l'honorable monsieur consulte ses désirs et ses besoins. S'il comprenait sa position, il saurait qu'il n'est pas le maître, mais bien le serviteur, et qu'il ne doit pas obliger les contribuables à acheter du sucre brut, lorsqu'ils veulent avoir du sucre raffiné.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Je n'ai rien dit de la sorte ; j'ai seulement signalé le fait qu'une certaine qualité de sucre payait ½ centin de droit de moins que sous l'ancien tarif. Les honorables messieurs de la gauche ont dit que ce n'était pas là du sucre raffiné, et j'ai répliqué : " Non, mais on peut le mettre sur la table de n'importe qui en ce pays." Ce sucre et celui de qualité inférieure sont encore à meilleur marché pour le pauvre homme qu'ils ne l'étaient il y a un an.

M. ANGLIN : Le fait est cependant qu'à peine un dixième de ce sucre est consommé dans ce pays par le pauvre homme.

SIR SAMUEL L. TILLEY : On le trouvait l'an dernier sur presque toutes les tables.

M. ANGLIN : Je répète que la population ne veut pas acheter ce sucre, et l'honorable ministre commet un acte de tyrannie en l'obligeant à prendre ce

dont elle ne veut pas. On nous dit que bien que le prix du sucre n'ait pas été accru par le nouveau tarif, le commerce est cependant considérablement augmenté. A entendre l'honorable ministre des chemins de fer parler du travail donné aux expéditeurs, aux voituriers et du fret fourni aux vaisseaux, etc., par le transport du sucre d'un endroit à un autre, on croirait qu'il n'était pas venu un seul grain de sucre au pays avant l'adoption de la politique nationale. Je dois dire cependant que nous consommons autant de sucre alors qu'aujourd'hui, et que le tarif au lieu d'augmenter la consommation, ne peut que la réduire, par suite de la hausse des prix. Si ce produit n'a pas été apporté à Montréal en aussi grande quantité, il est allé autre part.

L'honorable ministre des finances nous a parlé de l'accroissement du commerce des Antilles, et nous a dit que quatre nouveaux vaisseaux destinés à ce trafic se trouvaient sur les chantiers de Carleton (Saint-Jean). Si l'honorable monsieur consultait ses propres rapports soumis il y a quelques jours, il verrait que les importations de sucre à Saint-Jean ont diminué de 40 pour cent, et que notre commerce avec les Antilles n'a pas été du tout augmenté.

Dernièrement, un honorable député signalait le fait que, durant les mois de février et mars des années précédentes, un grand nombre de vaisseaux partaient de Saint-Jean à destination des Antilles, et que cette année, un seul navire partit de Saint-Jean durant la même période pour se rendre au même endroit, tandis que pas un seul vaisseau ne vint des Antilles à Saint-Jean. Loin d'avoir été accru, le commerce de cette ville a été presque annihilé. Nous voyons qu'un nombre plus grand de vaisseaux chargés de sucre arrivèrent à Halifax des Antilles qu'il y a quelques années. J'ai demandé un rapport qui aurait pu être soumis quelques jours après, et dont nous nous serions servis dans la discussion. Mais on a proposé des amendements tels qu'il ne pourra, j'en ai bien peur, être présenté durant cette session. Je voulais constater la quantité de sucre débarqué à Halifax, sur les 13,000,000 de livres apportées par les vaisseaux, et je voulais savoir combien de navires étaient arrêtés à ce port simplement pour y faire escale. Les journaux ont annoncé qu'une grande quantité

de sucre apportée à Halifax avait été expédiée à Montréal dans les mêmes vaisseaux.

Nous avons entendu l'honorable ministre des chemins de fer hasarder l'autre soir, à ce propos, l'une de ces renversantes assertions. Ainsi, il a prétendu avoir eu du maître du havre de Montréal, l'assurance que l'augmentation des droits de havre imposés sur les vaisseaux, chargés de sucre et de charbon, s'étaient montés durant la dernière saison à \$40,000; tandis que l'honorable député de Cardwell (monsieur White) évaluait au même chiffre l'accroissement des droits en général, ce qui était plus raisonnable, et ce que je dois croire. Sans doute que le nombre de vaisseaux chargés de houille et de sucre a été plus considérable, mais pas autant que voudrait nous le faire croire l'honorable ministre des chemins de fer.

Je demanderai toutefois quelle influence ont pu avoir les droits du sucre sur le commerce de transport en ce pays? L'honorable député de Shelburne (monsieur Robertson) a dit que si on voulait l'en faire bénéficier, le gouvernement devait voir à ce que les sucres et les mélasses fussent apportés ici dans des vaisseaux canadiens, afin de les exempter des droits sur l'empaquetage. Autrefois, les vaisseaux canadiens faisaient une grande partie du commerce des Antilles, mais aujourd'hui, nos propriétaires de navires ne sont pas même libres de faire concurrence pour le commerce du monde entier, puisqu'on leur impose de nouveaux droits sur les matériaux de construction. Je crois qu'il est certain qu'une grande quantité de sucre a été apportée à Montréal des Antilles, l'an dernier, par des vaisseaux étrangers.

A quelque point de vue que l'on se place, pour discuter ce sujet, il faut en venir, je pense, à la conclusion que le tarif ne confère aucun avantage réel aux propriétaires de navires, qu'il n'ajoute rien au commerce du pays, et que sous le prétexte de fournir du travail à 300 ou 400 personnes à Montréal, la population du Canada est taxée d'au moins \$1,000,000 et peut-être de \$1,500,000 par année, au profit de quelques monopoleurs. Il semble incroyable qu'un gouvernement, qui a eu le temps de réfléchir sur les conséquences d'une telle politique, dût persister à la maintenir. Un monopole plus

cruel, plus aveugle et plus injustifiable n'a jamais existé dans le pays.

Les Tudor et les Stuart aux plus mauvaises époques de la monarchie anglaise, n'en ont jamais créé de plus injuste. Et personne jusqu'ici n'a eu la permission d'exploiter ainsi la population, les riches comme les pauvres. On prétend qu'il ne faut pas perdre de vue le fait que ces monopoleurs, en s'enrichissant, construisent de belles maisons et dépensent prodigieusement leur argent dans l'intérêt public.

Mais les contribuables préféreraient beaucoup dépenser eux-mêmes cet argent pour ajouter ainsi à leur confort et à leur bien-être, au lieu d'être forcés de verser des millions dans la caisse de quelques monopoleurs, auxquels, sans doute, le gouvernement demandera aide et assistance lorsque le jour de l'épreuve arrivera.

On nous a dit et nous avons admis que le tarif devait profiter beaucoup à l'industrie du coton, et je vois par les rapports qu'a soumis l'honorable ministre des finances que les prévisions des deux partis, sur ce point, se sont, en grande partie, réalisées. Ainsi, l'importation de toutes les variétés inférieures, comme le gros coton gris, des jeans et des denims a diminué. Cela pourtant n'est pas absolument dû au fait que le marché est aujourd'hui approvisionné par nos manufactures, mais doit être attribué, dans une grande mesure, à l'appauvrissement du peuple, qui ne peut acheter autant de cotonnades et autres articles indispensables à la vie. Je n'ai aucun doute, cependant, que nos fabriques ont fourni leur large part de ces produits. Nous savons tous, que l'an dernier ou l'année précédente, la manufacture de coton Hudon à Montréal, déclara un dividende de 27 pour cent. N'était-ce pas suffisant pour favoriser la création et le développement de ces manufactures ? Mais devons-nous taxer la population pour permettre à leurs propriétaires de réaliser encore plus de 27 pour cent ? On dira peut-être que quelques-unes de ces fabriques ne paient pas autant et que d'autres donnent à peine de profits.

Comment se fait-il que l'une de ces manufactures paie 27 pour cent à Montréal, et qu'une autre à 100 milles plus loin, ne réalise que peu au point de bénéfices ? Il faut alors, et c'est la seule explication

raisonnable, que l'une soit bien conduite et l'autre mal administrée. Faut-il en ce cas, que le pays soit taxé à cause de l'impéritie de certains fabricants et pour permettre aux industriels, qui réalisent 27 pour cent, d'augmenter leurs dividendes jusqu'à 30, 40 ou 50 pour cent ? Combien de personnes emploient toutes ces manufactures ? On nous a parlé de l'augmentation des affaires de la fabrique Hudon, de St. Jean et de quelques autres ; mais l'on ne nous a pas dit le nombre additionnel d'employés, ni le chiffre additionnel des gages depuis l'adoption de la politique nationale. Ces manufactures de coton donnent tout au plus du travail à quelques centaines de personnes.

M. GAULT : Elles en fournissent à 3,000 dont 1,000 ont été engagées durant les derniers 12 mois.

M. ANGLIN : Parfaitement, c'est ce que je pensais. Toutes les comparaisons, que font les honorables messieurs de la droite, sont empruntées aux événements des derniers 12 mois.

SIR SAMUEL L. TILLEY ? Pourquoi pas ?

M. ANGLIN : Parce que durant les six mois précédents, le parti conservateur était au pouvoir, et le commerce du pays était presque ruiné.

M. GAULT : Pas une seule fabrique ne serait aujourd'hui en opération, n'eût été la politique nationale.

M. ANGLIN : Je crois que l'honorable député (M. Gault) a des intérêts considérables dans la fabrique de coton Hudon et que n'étant pas satisfait de 27 pour cent, il voulait en avoir davantage.

M. MACKENZIE : Combien retire-t-il maintenant ?

M. ANGLIN : La raffinerie de sucre de Montréal, que l'on a réouverte, emploie 300 personnes, et les manufactures de coton un millier de plus, disons. Faut-il, je le demande, que la population du pays et surtout les classes pauvres, qui n'emploient que les cotonnades, à bon marché, soient lourdement taxées, afin de permettre aux manufacturiers de grossir davantage leurs profits déjà considérables.

M. GAULT : J'informerai l'honorable monsieur que le coton est à meilleur marché aujourd'hui qu'il y a un an.

M. ANGLIN : Quels sont les droits sur les cotonnades ? J'ai consulté plusieurs importateurs de la ville où je demeure, et

ils m'ont dit que les droits étaient de 30 à 40 pour cent sur les qualités inférieures qui sont plus taxées que les meilleures. Une qualité très-inférieure paie 60 pour cent et l'on en importe encore de cette espèce en grande quantité. Si les propriétaires de ces fabriques pouvaient subvenir aux besoins du pays, et approvisionner le marché à des prix raisonnables, il ne serait pas importé une seule verge ; et personne ne paierait des droits élevés sur les cotonnades que l'on pourrait acheter au Canada. Le fait que l'on importe plusieurs millions de verges de cotonnades inférieures, prouve que nos industriels vendent leurs produits aussi cher que possible.

D'un autre côté, je ne vois pas que l'on emploie plus de travailleurs dans les fabriques de lainages grossiers. Je n'ai pas entendu parler non plus de l'établissement de nouvelles manufactures ou de l'agrandissement de celles qui existaient déjà. Je pense qu'il n'y a guère plus de ces fabriques que l'an dernier, et que le nombre de ceux qu'elles emploient n'est pas beaucoup plus élevé ; de sorte que le tarif a eu moins pour effet d'accroître la production et de fournir du travail que de permettre aux propriétaires de s'enrichir davantage en élevant les prix. Est-il possible de douter de l'élévation de ces prix ? Voyons l'effet du tarif sur les lainages. Les étoffes légères et larges sont comparativement peu imposées ; tandis que les étoffes épaisses dont se servent surtout les ouvriers, les journaliers et les marins sont taxées de 40 à 60 pour cent. Je parle avec connaissance de cause, puisqu'il s'agit de factures récentes. Dans un cas fort extraordinaire, on m'assure qu'une quantité d'étoffes grossières devant servir à confectionner des manteaux pour des pauvres filles—étoffes payées en Angleterre 1 chelin 8 deniers sterlings—avaient été frappées d'un droit, à Saint-Jean, de 80 pour cent.

M. MACKENZIE : C'est là ce qu'on appelle écraser le pauvre.

M. ANGLIN : Oui. Le tarif tout entier est fait de façon à favoriser le riche et à écraser le pauvre, à aider aux monopoleurs à s'enrichir, et à alourdir le fardeau qui pèse sur les masses. En effet, cet abominable tarif impose 30, 40 ou 50 pour cent sur ces lainages, et il faut encore ajouter les profits de l'importateur sur la somme qu'il paie sous forme de

droits. Ce sont les capitalistes et non les classes ouvrières qui ont profité des droits sur les sucres, les cotonnades et les lainages.

Le commerce de charbon devait aussi profiter du droit de 50 centins par tonne, et la Nouvelle-Ecosse devait expédier, jusqu'à Toronto et Hamilton, les produits de ses mines de houille. Le fait que l'on veut imposer 10 centins de plus sur la houille bitumineuse est l'aveu que le tarif n'a pu assurer à la Nouvelle-Ecosse les marchés du pays, et le charbon a été plus cher qu'il aurait dû l'être. On pourra nous dire qu'il était à meilleur marché l'été dernier que par le passé. Je l'ai payé, il est vrai, moins cher à Saint-Jean (N.-B.) ; mais le droit de 50 centins par tonne augmentait d'autant le prix de cet article.

L'honorable député de Cumberland a affirmé qu'il serait à meilleur marché sous le tarif actuel, parce que la production serait beaucoup plus considérable ; mais les Etats-Unis ont pu approvisionner nos marchés de charbon anthracite à bas prix, nonobstant les droits, et la Nouvelle-Ecosse n'a pas fourni de houille ailleurs qu'à Montréal, en grande quantité. Ayant entendu parler de l'énorme quantité de charbon de la Nouvelle-Ecosse transporté par la voie du Saint-Laurent, malgré l'insuffisance du rendement des mines du Cap-Breton, j'ai été étonné, en consultant les rapports du commerce, de constater que les Etats-Unis n'avaient expédié, l'an dernier, dans la province de Québec, que 37,000 tonnes de houille bitumineuse, et que si la Nouvelle-Ecosse en avait vendu davantage, son charbon avait dû prendre la place du produit anglais.

La prétention, que le coût du transport à Montréal peut-être diminué, par le fait que les vaisseaux de la Nouvelle-Ecosse pourraient y amener le charbon en plus grande quantité, n'est donc qu'une illusion que les honorables messieurs de la droite aiment à créer. Les petits vaisseaux qui transportent le charbon de la Nouvelle-Ecosse, par la voie du Saint-Laurent, ne sont pas, en général, ceux dont on se sert pour le commerce du grain. Mais les navires qui viennent de la Grande-Bretagne apportent souvent du charbon, comme lest, à très-bon marché, c'est-à-dire à des prix suffisants pour payer les droits de port, et ils peuvent, en conséquence, prendre un chargement de

retour, à meilleur marché qu'ils ne pourraient le faire autrement. De sorte que le commerce de Montréal au lieu d'avoir profité de la politique nationale, en a beaucoup souffert.

Que dirons-nous de toutes les autres industries du pays ? Dans quelle mesure ont-elles été favorisées ? Pourrait-on prétendre enfin qu'elles ont bénéficié d'une manière sensible, de la politique ministérielle ? Nos manufactures, outre celles dont j'ai parlé, ne sont pas très-considérables. Durant la dernière campagne électorale, on prétendait que notre consommation de produits fabriqués était si grande, que si nous pouvions fabriquer nous-mêmes les articles dont nous avons besoin, de grandes industries indigènes seraient établies, et que le marché local leur serait assuré. On ajoutait que de nouveaux villages allaient surgir partout, que de nouvelles fabriques allaient se dresser sur les bords de chaque cours d'eau, et que nos cultivateurs allaient trouver ainsi un débouché facile pour leurs produits.

Voyons donc quel a été l'effet du tarif sur les produits de la ferme. Plusieurs ont dû croire, je n'en doute pas, après l'avoir entendu répéter si souvent, qu'il n'était pas juste que nos produits agricoles fussent si lourdement taxés aux Etats-Unis, tandis que nous n'imposons aucun droit sur les articles similaires expédiés par nos voisins en Canada. A part cette considération, toute sentimentale, on a cherché à faire croire que l'imposition de droits augmenterait le prix de la farine, de l'orge et des autres produits agricoles. Il y a quelques jours, un honorable monsieur, qui affecte de s'intéresser d'une manière particulière aux cultivateurs, prétendait que la hausse du blé était due à la politique nationale, et non à la rareté de cette céréale en Europe. Mais il n'a pas expliqué pourquoi cette politique avait accru la valeur du blé et diminué celle de l'orge. Les cultivateurs d'Ontario, qui savent que le surplus de leur blé peut être expédié sur les marchés anglais et leur orge sur les marchés américains comprennent, je pense, maintenant que l'imposition de 15 centins par baril sur l'orge américaine, que l'on importe pas en ce pays, n'a pu accroître le prix de cette denrée au Canada. Si je suis bien renseigné, les 6,000,000 de minots d'orge, vendus par la province

d'Ontario aux Etats-Unis, ont donné en moyenne 25 centins, par minot, de moins cette année que l'an dernier. Les habitants de la Grande-Bretagne et de l'Europe n'ont pas encore appris à se nourrir de farine d'orge, de sorte que les cultivateurs d'Ontario dépendent du brasseur américain pour la vente de leur orge.

L'honorable député d'Annapolis (monsieur Longley) nous a dit hier soir, que le prix des produits agricoles s'était élevé. Il n'a pas affirmé positivement que ce fait était dû à la politique nationale, mais il voulait savoir à quoi l'attribuer. L'an dernier, il nous parla de la production du fromage à Annapolis et il nous disait alors, que la population désirait avoir pour cet article un prix plus rémunérateur. Voudra-t-il me dire si le fromage a jamais été à aussi bon marché que l'été dernier. Je pense que la meilleure qualité se vendait 6½ centins sur le marché de Montréal.

Les honorables messieurs de la droite ont déclaré, l'an dernier, qu'ils pouvaient accroître partout le prix du fromage au moyen d'un acte du parlement, et s'ils n'étaient pas convaincus eux mêmes de ce qu'ils disaient, un grand nombre le crurent malheureusement. D'un autre côté, le beurre ne s'est jamais vendu de mémoire d'homme à aussi bon marché que l'an dernier, à l'époque où le cultivateur avait le plus de produits à vendre. Puis lorsque ce dernier eut vendu tout ce dont il pouvait disposer et que la population de l'Angleterre fut en mesure de consommer un peu plus de beurre, sa valeur augmenta ; ce qui montre que les prix sont réglés par les lois de l'offre et de la demande et non par la législation.

Maintenant parlons un peu de la laine. La vallée d'Annapolis n'est pas remarquable pour la production de la laine, mais la province d'Ontario en produit beaucoup. Cet article a été laissé, l'an dernier, où il se trouvait, sur la liste des marchandises franches de droit. Les honorables messieurs de la droite croyaient sans doute qu'il était suffisamment protégé. Les mauvaises langues insinuaient qu'on n'avait pas protégé davantage ce produit parce qu'il n'y avait rien de plus à gagner auprès des cultivateurs, tandis que l'on attendait beaucoup peut être des fabricants de lainage, qui eux voulaient avoir la laine à bon marché.

La laine fut donc négligée, et le prix

continua de baisser jusqu'à ce qu'il s'accrut subitement il y a quelques mois, en vertu de la même loi de l'offre et de la demande. Nous avons entendu les honorables messieurs de la droite dire que le prix de la laine avait été élevé par la politique nationale, qui en avait augmenté la demande sur notre marché.

Le fait est, cependant, que la laine indigène n'est pas employée dans le pays, mais est presque toute exportée, et même dans le cas contraire le tarif n'aurait pas pu en élever le prix d'un centin par livre. Comment donc les cultivateurs ont-ils été favorisés ? Une généreuse Providence nous a donné, l'an dernier, une abondante récolte, non pour aider aux conservateurs à garder le pouvoir, mais dans l'intérêt de l'humanité.

A la suite de cette abondante moisson et du manquement des récoltes en Europe, nous avons pu vendre, non-seulement une grande quantité de blé, mais obtenir de hauts prix. Au reste, les valeurs ont diminué sur le marché local.

Le montant perdu par les cultivateurs d'Ontario sur la vente de leur beurre, leur fromage et leur laine, est quelque chose d'énorme, comparativement aux années précédentes. C'est-là une des raisons pour lesquelles on se plaint aujourd'hui de la dépression des affaires à Ontario, ce que quelques-uns attribuent à l'état des chemins.

La véritable explication, c'est que les cultivateurs d'Ontario n'ont pas vendu cette année leurs produits aussi cher qu'on pourrait se l'imaginer. Où trouver, en outre, le marché local qu'on nous avait promis ? Il n'est pas une cité ni une ville aujourd'hui en ce pays, où l'on puisse écouler les denrées aussi facilement qu'il y a deux ans, alors que les consommateurs des produits agricoles étaient plus nombreux. Comme tous les autres bienfaits que nous avaient promis les honorables messieurs de la droite, ce marché local n'est qu'une illusion.

Si les prix de quelques articles ont augmenté, cela est simplement dû à la demande de l'étranger. Il est simplement impossible que les cultivateurs puissent voir le marché local considérablement agrandi, par suite de l'établissement de nouvelles manufactures en ce pays.

M. ANGLIN.

On a fréquemment démontré que si nous manufacturons ce que nous importons, le nombre additionnel de travailleurs ainsi employés, ne représenterait pas même le chiffre de la population d'une ville de deuxième ordre. Des centaines, je devrais dire, des milliers de citoyens ont quitté le pays, et le marché local est en conséquence plus petit qu'il ne l'était, il y a quelques années.

Il y a eu une augmentation considérable dans l'exportation des animaux vivants, à des prix peut-être rémunérateurs. C'est là un commerce qui devrait être encouragé autant que possible, mais dont le développement futur est sérieusement menacé par la politique nationale.

Dans les provinces maritimes nous avons commencé à nous livrer à ce genre d'exploitation. Après avoir pris des renseignements à ce sujet, j'ai été étonné de voir qu'un nombre considérable de bêtes à cornes étaient exportées.

Laissez-moi vous dire pourquoi. Autrefois les bouchers de Saint Jean avaient grande peine à approvisionner le marché de viandes de qualité convenable ; ils achetaient non-seulement toute la viande qu'ils pouvaient trouver dans la province, mais ils allaient à la Nouvelle-Ecosse, pour amener tout le bétail dont les comtés de Cumberland, d'Annapolis et de Cornwall pouvaient disposer. Ils se rendaient également à l'île du Prince-Édouard pour y acheter toutes les bêtes à cornes et les moutons qu'ils pouvaient y trouver, et souvent ils devaient atteindre même la province d'Ontario, et quelquefois ils étaient forcés d'aller acheter de la viande chez nos voisins.

Au jours de prospérité, la consommation de viande était si grande à Saint-Jean, que le bétail des provinces maritimes suffisait à peine pour notre marché. Aujourd'hui la demande est relativement si peu considérable que des milliers de têtes de bétail ont été expédiés des provinces maritimes durant la belle saison. Je me suis renseigné auprès des bouchers de notre marché, et j'ai trouvé que la vente du bœuf et du mouton en cette ville avait fort diminué.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR.

BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE
DU CHEMIN DE FER DE CREDIT
VALLEY.

(BILL No. 53).

(M. Haggart.)

RENVOYÉ AU COMITÉ.

L'ordre concernant l'examen du bill en comité général est lu.

M. MACKENZIE : Je demanderai à l'honorable ministre des travaux publics, en sa qualité de président du comité des chemins de fer, s'il est conforme à la pratique, généralement suivie, de faire subir de nouveau des changements complets et radicaux en comité général, à un bill de compromis, comme celui-ci, soumis à un sous-comité, qui l'a adopté et déféré ensuite au comité général des chemins de fer qui l'adopta à son tour. C'est une chose que je n'ai jamais vu faire, et je pense que cette pratique est condamnable. Je demanderai donc à l'honorable ministre de me dire s'il est disposé, comme président du comité des chemins de fer à appuyer ces procédés.

M. HAGGART : Il ne s'agit pas de faire des changements radicaux au bill. C'est une simple affaire de rédaction.

M. MACDONELL (Lanark-Nord) : Je pense, comme l'a dit l'honorable député de Lambton (monsieur Mackenzie) que ce serait une fort mauvaise pratique, que de modifier un bill rapporté à la Chambre par le comité des chemins de fer. Je crois qu'il serait mieux de discuter le bill tel que rapporté, sans soumettre d'amendements.

M. LANGEVIN : Mon attention a été attirée aujourd'hui sur ces amendements au bill de chemin de fer de Credit Valley, et l'on m'a demandé ce que j'en pensais. J'ai répondu qu'il fallait soumettre de nouveau le bill au comité des chemins de fer. En ce qui concerne l'amendement relatif au contrôle de la compagnie du chemin de fer du Nord, on se rappellera que le comité a insisté très fortement sur ces mots : "Sous le contrôle de la compagnie du chemin de fer du Nord." Le comité a recueilli des témoignages et je mentionnerai surtout celui d'un ingénieur américain distingué, qui nous a dit, qu'il était généralement entendu aux

Etats-Unis, que les trains d'une compagnie qui entraient dans la cour d'une autre, chez nos voisins, étaient soumis à cette dernière. En conséquence, le comité a été unanime à croire que c'était là la pratique que l'on devait suivre. Je prie donc mon honorable ami de ne pas insister sur ces amendements, ou de proposer que le bill soit de nouveau renvoyé au comité pour y être amendé.

SIR ALBERT J. SMITH : J'approuve ce que vient de dire l'honorable ministre des travaux publics. Il me semble que le seul moyen d'amender le bill soit de le renvoyer de nouveau au comité.

M. BOULTBEE : Le comité a soulevé un point d'une si grande importance, que je désirerais, à l'exemple sans doute, d'autres membres, entendre le gouvernement dire ce qu'il en pense. Il m'a paru, ainsi qu'à d'autres membres du comité, qu'il était dangereux de légiférer à la demande d'une compagnie organisée par la législature provinciale, contre des chemins de fer, tels que le Grand-Tronc, le Great Western, relevant de la juridiction de ce parlement, et en faveur d'autres lignes échappant à ce contrôle ; car alors, la compagnie du chemin de Credit Valley ou toute autre pareillement établie, pourrait demander à ce parlement de faire des lois, affectant d'autres lignes soumises à notre juridiction. Il ne s'écoulerait peut-être pas un an avant que chacune de ces compagnies ne réclamât quelque législation ou ne demandât de modifier ce que nous aurions fait.

Et puis, la compagnie de Credit Valley pourrait bien aussi dire : "Vous ne pouvez pas légiférer à notre endroit, puisque nous échappons à votre juridiction." S'il en était ainsi, il serait injuste de passer des lois affectant les intérêts des lignes qui se trouvent sous notre contrôle. La compagnie de ce chemin de fer a refusé de permettre au comité l'insertion d'une clause dans le bill, qui la placerait sous le contrôle de ce parlement ; si elle y consentait, nous pourrions adopter le bill.

M. MACDOUGALL : La question soulevée par l'honorable préopinant a été discutée par le comité, qui a décidé, je crois, contre lui. Il ne serait pas besoin d'argumenter longtemps, je pense, pour convaincre la Chambre que le principe impliqué dans le bill, n'est pas étranger à sa juridiction. En comparant le bill

avec les amendements proposés, l'on verra que rien, dans ces amendements, ne demande à être renvoyé au comité des chemins de fer. On pourrait prouver en temps et lieu que les changements étaient nécessaires pour rendre le bill plus clair et éviter tout embarras à l'avenir. Il serait peut-être bon d'expliquer à la Chambre, que le but du bill est de permettre à un chemin de fer s'étendant de Toronto à Saint-Thomas à travers la partie occidentale du Canada, de fixer son terminus de l'Est dans le havre de la baie de Toronto. C'est un chemin de fer local, ayant obtenu sa charte de la législature locale, et d'a boni considérables des conseils de cantons, de villes et de comtés.

Il fut établi dans le but de devenir une voie indépendante de communication par chemin de fer avec l'Ouest; et il se relie à Saint-Thomas avec le chemin de fer du Sud du Canada. La ville de Toronto, en sa qualité de grand centre commercial, est intéressée dans cette ligne, et lui a donné \$350,000 pour son établissement à condition qu'elle serait indépendante. La population de Toronto désirait avoir une autre ligne parce que celles qui existaient déjà, avaient beaucoup nui à son commerce par leurs taux exorbitants. En arrivant à la baie de Toronto, qu'y voyons-nous? Nous y trouvons le chemin de fer du Nord et le Grand-Tronc en possession d'un morceau de terrain public, formant partie des terres de l'Ordonnance du Canada, et qui interceptent la voie. Ces deux dernières compagnies de chemin de fer n'ont jamais rien payé pour ce terrain. Les officiers qui avaient la charge, à cette époque, des terres de l'Ordonnance, ont protesté contre cette prise de possession et ont continué de protester, jusqu'à ce qu'un acte du parlement impérial plaçât ces terres sous la juridiction du parlement canadien. Les deux compagnies du chemin de fer du Nord et du Grand-Tronc ont gardé possession de ce morceau de terre jusqu'à ce jour; et bien qu'elles aient disposé une lisière large de 100 pieds de manière à pouvoir y placer sept voies d'évitement, du moment qu'elles virent que la compagnie de Credit Valley allait demander au gouvernement canadien, la permission d'occuper une petite partie de cette lisière, elles en appellèrent à la cour de chancellerie. Elles firent aussi comparaître devant le comité du conseil privé leurs avocats et

leurs ingénieurs, qui argumentèrent longuement et énergiquement pour prouver que l'on ne devait pas accorder la permission sollicitée. Néanmoins, la couronne l'accorda à la compagnie de Credit Valley et lorsque celle-ci voulut agir en conséquence, les compagnies de chemins de fer du Grand-Tronc et du Nord intervinrent de nouveau, en invoquant l'aide de la Cour de Chancellerie. Le tribunal, prenant en considération la longue occupation du terrain par les autres lignes et le consentement apparent du gouvernement, décida que la compagnie de Credit Valley n'avait pas le droit d'y pénétrer; et si je comprends bien les règles et les principes de la cour en chancellerie, elle avait raison.

Il ne restait pas d'autres ressources que de demander au parlement d'intervenir pour donner accès au chemin de fer dans la ville de Toronto. Pratiquement il était d'une impossibilité physique d'y amener cette ligne sans lui faire traverser une partie du terrain occupée par les deux autres lignes. On a prétendu, en faveur du chemin de fer de Credit Valley, qu'il était à propos de s'adresser au parlement pour le prier d'exercer sa juridiction dans le but d'aider à cet important chemin de fer à atteindre la baie et faciliter ainsi le commerce du pays.

Le comité des chemins de fer, en rapportant ce bill, a reconnu le droit et le pouvoir du parlement de faire ce que j'ai dit, et, pour atteindre le but désiré, il a affecté le moins possible les lignes et la propriété des compagnies existantes. Mais nous voyons que les gérants du chemin de fer du nord ont enlevé ce bill des mains des pétitionnaires et du comité, car ce projet de loi n'est pas celui qui a été déféré au comité, il a été préparé par les directeurs du chemin de fer du Nord et ses aviseurs légaux. J'ai été surpris d'entendre le chef de la gauche manifester autant de sympathie pour le chemin de fer du Nord, et je suis sûr que les citoyens de Toronto et ses amis politiques n'approuveront guère la position qu'il a prise. La compagnie du chemin de fer du Nord a mis dans ce bill toutes sortes de restrictions et de réserves qui lui assureront le contrôle du commerce du chemin de fer de Credit Valley. Tandis que nous forçons le chemin de fer du Nord à permettre de donner à la compagnie de Credit Vallée accès à la ville de Toronto—

privilege pour lequel cette dernière devra une compensation suffisante — on nous fait dire d'autre part, que ce droit ne s'appliquera qu'au trafic légitime. Que veut-on dire par là ? Je nie qu'il se fasse aucun commerce illégitime. Tout ce que vous mettez à bord d'un wagon à destination soit de Toronto ou de Montréal devrait passer librement sur la ligne. On n'a pas le droit, sous prétexte d'intérêt public, d'empêcher quoique ce soit d'être transporté sur ce chemin de fer — que ces effets viennent de l'Est ou de l'Ouest. Je prie donc les membres de la Chambre et du comité de mettre leur influence au profit de cette lutte pour la liberté, puisque le Credit Valley devra être l'un des chaînons du système de chemins de fer reliant les villes de l'est et de l'ouest. Lorsque le chaînon entre Ottawa et Toronto sera complété, vous aurez deux lignes différentes allant d'Halifax à la rivière de Détroit, ce qui mettra fin au monopole des chemins de fer du Nord et du Grand-Tronc à Toronto. Cette ligne, avec celle de Credit Valley et ses embranchements, nous donnera un autre Grand-Tronc allant de l'Est à l'Ouest des anciennes provinces du Canada; et cependant on nous demande de permettre au chemin de fer du Nord d'intercepter le commerce à Toronto en contrôlant à cet endroit le Credit Valley.

Il faut faire des amendements au bill dont quelques-unes des dispositions sont complètement absurdes. Le comité des chemins de fer, avec toute sa sagesse, a cru devoir laisser dans le bill une disposition en vertu de laquelle la compagnie elle-même et non pas sa propriété peut être louée ou vendue. Si le bill passe tel qu'il a été rapporté, je crains bien, que la compagnie ne soit réellement vendue. J'espère donc que la Chambre se formera en comité général pour discuter les amendements à apporter au bill.

M. MACKENZIE : L'honorable député de Halton (M. Macdougall), qui paraît porter beaucoup d'intérêt au bill, a cru devoir me reprocher ma conduite à ce propos. Je n'ai jamais été le conseil salarié de l'une ou l'autre compagnie; je n'ai jamais non plus été en position de me faire payer pour services rendus à l'une ou l'autre; seulement il me fallait faire valoir les réclamations du pays contre la compagnie.

M. MACDOUGALL : Puisque l'honorable monsieur a cru devoir faire cette observation, il se peut qu'il pense avoir commis une injustice et qu'il désire s'expliquer.

M. MACKENZIE : Je n'ai rien fait d'injuste. Mais lorsque je me rendrai coupable de quelque injustice, je serai le premier à le reconnaître. Le bill a été préparé par le sous-comité dont les membres n'inspirent autant de confiance que l'honorable député de Halton. Je n'ai pas eu le temps de constater l'effet qu'auraient pu avoir sur le bill les amendements proposés.

Le comité représente pratiquement plus de la moitié de la Chambre, et le président a refusé de faire les changements que voulaient apporter au bill les parties intéressées dans l'affaire. J'ignore si la compagnie du chemin de fer du nord accepterait ces modifications. Le bill nous a été soumis, comme un bill de compromis agréé par les deux compagnies devant un sous-comité; et nous ne pouvons à l'instance de l'une ou l'autre des parties, convenablement intervenir encore, après avoir prononcé dans un sens judiciaire. L'honorable monsieur est sans doute éloquent, mais il prodigue en vain son éloquence, car personne ne nie que l'on devrait permettre au chemin de fer de pénétrer dans la ville. Il y a eu des cas où un contrôle semblable à celui dont il s'agit ici a été accordé à quelque compagnie. Lorsque la compagnie du chemin de fer du Canada du sud voulut avoir accès au pont du Niagara, la compagnie du Great Western s'y opposa et la question fut déferée au comité du conseil privé, qui permit l'accès au pont sans cependant enlever le contrôle à la compagnie du Great Western. Pour maintenir l'ordre et éviter les accidents, il faut qu'une compagnie ait le contrôle de la voie. Et comment prouver que la compagnie de Credit Valley dût avoir ce contrôle, bien qu'elle fut obligée à l'autre compagnie qui possède la ligne.

Je n'ai pas eu le temps d'examiner les amendements dont quelques uns devraient sans doute être discutés par des membres de la profession légale, afin de préciser la portée des expressions, ce qui ne peut se faire ici.

Il arrive parfois, comme le dit l'honorable député d'Halton, qu'il se glisse des incorrections dans la rédaction des bills.

Nous en avons eu un amusant exemple l'autre jour. Lorsque le ministre du revenu intérieur présenta son bill, l'une des clauses prescrivait que chaque licence devait être ouverte en tout temps au public et que l'officier du revenu aurait la permission d'entrer de temps à autre pour voir si tout était bien à l'intérieur.

Naturellement on ne voulait pas dire que la personne elle-même qui prenait licence dût être ouverte à toutes les heures et si dans le cas actuel, par exemple, le mot "compagnie" était omis, on pourrait fort bien corriger le bill; mais ce serait un procédé des plus extraordinaire d'opérer un changement radical à l'instance d'une seule des parties au compromis.

M. MACDOUGALL: Je promets de n'opérer aucun changement radical.

SIR ALBERT J. SMITH: La compagnie du chemin de fer de Credit Valley s'est adressée au parlement pour avoir le pouvoir de pénétrer dans la ville de Toronto. Tous les membres du comité, auquel fut déferée la pétition, semblèrent d'avis qu'on devait y faire droit. Un ingénieur distingué des Etats-Unis a démontré qu'on devait accorder à la compagnie du chemin de fer de Credit Valley le privilège de se servir, non-seulement de la voie du chemin de fer du Nord, mais aussi du Grand-Tronc. Le comité pensa qu'il fallait faire des arrangements avec la compagnie du chemin de fer du Nord, mais que l'on ne devait pas imposer la ligne au Grand-Tronc.

Après que la question eût été déferée à un sous comité, nous entendîmes la preuve et il fut compris que les parties intéressées en étaient venues à un arrangement, et que ce bill était le résultat du compromis. Le bill donne à la compagnie du chemin de fer de Credit Valley le pouvoir de se servir de la voie du chemin de fer d'une autre compagnie pour entrer dans Toronto, et l'ingénieur dont j'ai parlé a dit que, pour protéger la vie et la propriété, la compagnie du chemin de fer du Nord devait avoir le contrôle de cette partie de la ligne.

M. MACDOUGALL: Personne ne propose de changer cela.

SIR ALBERT J. SMITH: Mais qu'y a-t-il donc dans ce cas?

M. MACDOUGALL: C'est que la compagnie du chemin de fer de Credit Valley devait être soumise aux règle-

ments de la compagnie du chemin de fer du Nord.

SIR ALBERT J. SMITH: Les auteurs du bill voudraient, par un acte du parlement, forcer la compagnie du chemin de fer du Nord à se soumettre aux conditions que pourraient imposer, au sujet du transport sur sa ligne, la compagnie du chemin de fer de Credit Valley de concert avec d'autres lignes projetées. La compagnie du chemin de fer du Nord devrait avoir voix au chapitre. Toutefois, la compagnie de Credit Valley consentit finalement, avec la compagnie du chemin de fer du Nord, à certains arrangements sur ce point qui furent discutés devant ce comité, et j'ai compris que la compagnie de Credit Valley ayant abandonné ses prétentions, le bill avait été approuvé par les parties intéressées.

M. MACDOUGALL: Non, non.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT: Si elles ne se sont pas entendues, elles auraient dû le faire. Je suis convaincu que la Chambre n'accordera pas les pouvoirs demandés. On propose de faire des changements dans la 2^{me} clause du bill. Je ne suis pas prêt à dire ce que pourrait être la portée de ces modifications. Il faudrait déferer la chose au comité. La Chambre, selon moi, ne devrait pas adopter ces changements, parce qu'ils n'ont pas été suffisamment étudiés; et je ne vois pas que l'on puisse rien faire de mieux que de déferer de nouveau le bill au comité.

M. CASEY: Je crois que l'honorable député de Lambton veut appliquer trop rigoureusement les règles de la pratique parlementaire. La question est de savoir si le bill devait être modifié considérablement après nous avoir été soumis par le comité des chemins de fer. Ce serait exagérer de prétendre qu'il n'en faut rien faire. Je crois que le nombre moyen des membres qui siègent ici, lorsque la Chambre se forme en comité général, n'est pas plus grand que celui des membres du comité des chemins de fer, lorsqu'un bill aussi intéressant lui est soumis.

Ainsi donc, au point de vue du nombre, nous pouvons aussi bien discuter la question ici que devant un comité. Il est vrai aussi que la question a été déferée à un sous-comité, mais ce bill diffère beaucoup du projet de loi que nous discutons. Il s'agit de savoir si les amendements proposés peuvent être convenablement discutés en comité général, ou s'il faut les ren-

voyer au comité des chemins de fer. Je ne crois pas que nous puissions discuter ici ce qui se rapporte à la jonction du chemin de fer ; mais je ne vois pas ce qui nous empêcherait de discuter les autres points. Devons-nous accepter la décision du comité ? Tout bien examiné, je ne vois pas pourquoi nous ne nous formerions pas en comité général pour examiner le bill.

M. OLIVER : Le président du comité des chemins de fer a dit, je pense, que les amendements proposés devaient être discutés dans le comité. Il serait mieux, je pense, de déférer le bill au comité desuite afin qu'on puisse l'examiner aussitôt que possible. Je propose donc en amendement, que ce bill (No. 53) et les amendements proposés, soient déférés de suite au comité des chemins de fer.

M. LANGEVIN : Il a été donné avis des amendements, mais on n'en a pas fait lecture à la Chambre. Si l'honorable député de Lanark-Sud (M. Haggart) voulait ajouter à sa motion que le comité général de la Chambre reçoive instruction d'examiner ses amendements, je proposerais alors de rescinder l'ordre et de renvoyer le bill de nouveau au comité des chemins de fer, qui examinerait les amendements soumis à la Chambre. Le comité a donné beaucoup d'attention à ce bill, qui, nous le pensions, était le résultat d'un compromis ; mais il appert que certaines difficultés ont surgi depuis. On pourrait donc déférer de nouveau le bill au comité qui le rapporterait de suite.

SIR ALBERT J. SMITH : Il me semble qu'il serait mieux de déférer de suite ce bill au comité des chemins de fer, parce que les parties intéressées peuvent en venir à une conclusion.

M. BOULTBEE : Si la compagnie du chemin de fer de Credit Valley à la permission de faire des amendements, l'autre compagnie doit avoir le même privilège.

M. OLIVER : La compagnie du chemin de fer du Nord est complètement satisfaite du bill soumis à la Chambre, mais les représentants du chemin de fer de Credit Valley ne l'ont pas approuvé devant le comité. La compagnie du chemin de fer du Nord ne désire pas d'autres amendements.

M. HAGGART : Je propose que l'ordre soit rescindé et le bill renvoyé de nouveau au comité spécial permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes,

avec instruction * d'examiner les amendements proposés.

M. KIRKPATRICK : Je pense qu'il ne serait pas convenable de renvoyer le bill au comité avec instruction d'examiner les amendements ; il faut le déférer en entier, ou pas du tout. Je pense qu'il est contraire à la pratique parlementaire que le comité général examine une série d'amendements, comme ceux que l'on propose après qu'un bill a été discuté dans le comité des chemins de fer et surtout après qu'il a été discuté de la même manière que ce projet de loi. Les amendements dont il s'agit impliquent des questions de fait exigeant des preuves ; et il ne serait pas convenable de demander à la Chambre de se prononcer de la façon que l'on se propose.

M. MACKENZIE : Si le comité reçoit instruction d'examiner ces amendements, il ne fera rien autre chose, et nous ne pourrions donner au comité général de la Chambre les pouvoirs du comité des chemins de fer. A mon sens, c'est folie que d'insister sur cette motion telle qu'elle est.

La motion (M. Haggart) est adoptée.

VOIES ET MOYENS—LE TARIF.

REPRISE DU DÉBAT.

“La Chambre reprend le débat sur la motion proposant que la Chambre se forme en comité des voies et moyens.—(Sir Samuel L. Tillye.)

M. ANGLIN : On m'a fait observer, qu'en additionnant les déficits des deux dernières années, j'y ai inclus à tort la somme de \$300,000 inscrite dans les estimations de l'année commençant le 1er juillet prochain, et devant être affectée à l'arpentage des terres du Nord-Ouest. Déduction faite de ce chiffre, il reste encore un déficit de \$3,700,000 pour les deux années en question. Je vois aussi que j'ai oublié, en comparant les importations et les exportations des deux périodes de cinq années, d'attirer l'attention sur le fait que depuis l'hiver de 1867 jusqu'à la session de 1868, il a été imposé un droit de 25 centins par quart sur la farine, ce qui, d'après le mode de la tenue des comptes, aurait pu affecter, apparemment plus que toute autre chose, la somme des importations et des exportations. En 1870, il fut imposé des droits sur la farine et le grain, et je présume, que le même effet a été produit par le mode de

comptabilité, ce qui diminuerait apparemment dans une certaine mesure les importations et les exportations de ces années-là.

Lors de l'ajournement de la séance, je discutais l'influence du tarif sur les intérêts agricoles du pays. En parlant de la réduction des prix des produits de la ferme, j'aurais pu ajouter que celui du pain est plus bas qu'il ne l'a été depuis plusieurs années; et qu'en fin de compte le cultivateur intelligent n'avait guère à féliciter le gouvernement de sa politique nationale. On a dit que le prix du seigle avait été plus élevé, durant la dernière saison que par le passé, mais on aurait dû dire, en toute justice, que le prix de cette céréale à Chicago était parfois plus élevé qu'à Toronto. En tout cas, il serait facile de démontrer, que l'imposition du droit n'en a pas fait accroître le prix.

J'ai parlé de l'élevage et de l'exportation des bestiaux, et j'ai dit que c'était là une des industries que l'on devait encourager, mais que la politique nationale lui nuisait beaucoup, parce qu'elle empêchait presque les cultivateurs d'Ontario et des autres parties du Canada, d'acheter des animaux aux Etats-Unis pour les engraisser, et qu'elle imposait un droit de 7½ centins sur le blé d'Inde nécessaire à la nourriture du bétail. Les expéditeurs américains exportent plus de bestiaux que nous; et les cultivateurs des Etats-Unis jouissent d'un marché libre, où ils peuvent acheter leurs animaux et leurs grains à meilleur marché que les cultivateurs du Canada. Bien plus, on m'informe, et je crois que le prix du transport des bestiaux à travers l'Atlantique est en moyenne de \$5 par tête de moins à Boston qu'à Halifax, bien que le trajet soit plus court par ce dernier port.

En outre, toutes les marchandises que le cultivateur achète ont augmenté de valeur; et s'il n'est pas absolument obligé de payer davantage pour son sucre, il a du moins la consolation de savoir que le droit d'un centin par livre dont est frappé ce produit retourne, non pas au trésor, mais tombe dans le gousset des spéculateurs.

J'aurais dû, peut-être, parler du commerce de thé, lorsque j'en étais à discuter la question du sucre. Le tarif actuel, on nous l'avait promis, devait établir un commerce direct important avec la Chine et le Japon. Mais cette prédiction ne s'est

pas réalisée, et le tarif n'a eu pour effet, que de harrasser les épiciers du pays et d'accroître le prix du thé, sans grossir le revenu. Le montant des droits payés, sur tout le sucre importé au pays, indique la réduction d'un demi pour cent, si on le compare à la somme payée sous l'ancien tarif.

M. DOMVILLE : Non.

M. ANGLIN : L'exactitude de ce que j'avance peut être vérifiée à l'aide du calcul. Si l'on considère que quelques millions de livres de thé sont importées nominalement de la Chine et du Japon, et ne sont frappées que des droits les plus bas, tandis que les consommateurs ont à payer aux importateurs quelque chose qui approche du droit différentiel de 15 pour cent, l'on verra que si le trésor perd un demi pour cent sur tout le thé ainsi importé, le public d'un autre côté paye aussi cher qu'auparavant le thé noir et plus cher le thé vert. La moyenne du droit sur le thé importé des Etats-Unis est de plus de 7 centins par livre. Je pense que l'honorable ministre des finances verra que nous n'avons rien gagné au changement du tarif.

Quel a été l'effet de la politique nationale sur le commerce général du pays? Un honorable député disait, ces jours derniers, que la cote des actions de banque était aujourd'hui plus élevée, qu'il y a quelque temps. Avant la chute du dernier cabinet et l'avènement au pouvoir du ministère actuel, les actions de la banque de Montréal étaient cotées à 171; et aujourd'hui quelle en est la valeur? Le prix a été déjà beaucoup plus bas qu'il ne l'est maintenant. A peine le gouvernement du jour avait-il pris possession du pouvoir que la valeur des actions de nos banques commençait à diminuer. On sait que les honorables messieurs de la droite avaient cependant promis une hausse des stocks et le premier ministre en adressant la parole à Ottawa, quelques mois après la formation de son ministère, eut le courage de prétendre, que la valeur des actions de banque avait augmenté par suite de sa victoire, lorsqu'en réalité elles avaient baissé de plusieurs millions depuis la chute de l'administration Mackenzie. Le stock de la banque de Montréal varie maintenant de 140 à 141. Il y a eu une diminution dans la valeur du stock entier de \$3,600,000 depuis l'accession au pouvoir du présent cabinet.

D'autres valeurs se sont dépréciées dans les mêmes proportions, et trois banques ont fermé leurs portes depuis la chute de M. Mackenzie. On nous demande s'il faut attribuer ces faillites à la politique nationale; et nous répondons: si toutes les promesses des honorables messieurs de la droite avaient été remplies ou eussent eu quelque fondement, ces banques n'auraient pas failli, et les valeurs ne se seraient pas dépréciées. Nous disons que le changement de ministère a contribué beaucoup à amener ce désastreux état de choses.

En examinant les effets du tarif sur les opérations des importateurs, nous voyons qu'il n'y a qu'une plainte dans tout le pays. L'honorable ministre des finances nous a dit, je crois, l'autre jour, que mêmes les importateurs avaient fini par approuver le tarif.

J'aimerais à savoir dans quelle ville, car à Saint-Jean, je n'ai entendu que des plaintes. L'un des griefs, c'est qu'il faut beaucoup plus de capital qu'auparavant, à cause de l'élévation des droits que le marchand doit acquitter au comptant lorsqu'il a besoin de ses marchandises. Il est souvent difficile de se procurer les fonds nécessaires, en payant même de gros intérêts. Et l'augmentation du prix des marchandises, conséquence du prix des droits, restreint d'autant la vente.

L'honorable ministre des finances se réjouit de la réduction des importations bien que ce soit là un excellent commerce. Les importateurs se plaignent, dans tout le pays, d'être gênés en premier lieu par les nouveaux droits, et d'être forcés en outre d'engager un plus fort capital dans des exploitations, qui n'en exigeaient pas autant sous l'ancien tarif.

La politique nationale a été arrangée de manière à ennuyer l'importateur autant que possible. Il n'y a rien qui puisse compenser le trouble qu'elle donne.

Une lettre que j'ai reçue de Saint-Jean, depuis mon arrivée à Ottawa, m'informe au sujet de l'importation d'une balle de coton, que l'entrée ordinaire fut refusée, et le serment d'une maison respectable jugé insuffisant, parce que les officiers de douane avaient eu des soupçons; de sorte qu'il avait fallu mesurer la balle entière pour constater le montant des droits à payer.

On discute aussi continuellement la question de savoir comment les marchan-

disés devraient être évaluées. L'an dernier, nous avons entendu dire que l'on avait fait venir de différentes parties du pays et même des Etats-Unis certaines personnes chargées de préparer un tarif, sous la surveillance de l'honorable ministre des finances, et de plus qu'un homme distingué avait aidé à reviser le travail; de sorte que nous devions avoir un tarif parfait, après être devenu loi. Mais après tout, il a fallu nommer l'une de ces personnes pour interpréter la loi et dire comment il fallait faire les réglemens, réglemens extraordinaires auxquels le commerce est forcé de se soumettre, si extraordinaires en vérité, qu'un importateur sait à peine comment faire ses entrées, et classer certaines marchandises.

L'honorable député de Shelburne (M. Robertson) a lu l'autre jour quelques extraits d'un rapport soumis à la chambre de commerce d'Halifax, présidée par un importateur très respectable et frère, je pense, de l'honorable député de Pictou (monsieur McDonald). Ce rapport condamnait énergiquement le tarif et le président l'approuva.

M. Burns, l'un des plus respectables marchands d'Halifax, énergique partisan et admirateur de l'honorable ministre des chemins de fer, et en général dévoué au parti actuellement au pouvoir, qualifiait le tarif d'infâme, de diabolique.

Le commerce tout entier, s'il voulait franchement avouer son opinion dirait la même chose. C'est un tarif, qui non-seulement opprime le pauvre et favorise le riche, mais qui cause aux marchands tous les ennuis possibles.

En ce qui concerne les importations des Etats-Unis et de la Grande Bretagne, l'honorable ministre des finances nous a dit que le tarif était plus favorable au commerce anglais qu'au commerce américain, et, l'an dernier, il alla même jusqu'à déclarer, ce qui était très-indiscret, que la politique nationale avait pour but, de faire pièce à nos voisins en matière commerciale. Quel a été le résultat?

Durant l'année dernière, il s'est opéré une grande révolution dans le commerce de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis,—révolution, que l'honorable monsieur ne pouvait prévoir et qui avait favorisé sa théorie. Il y a deux ou trois ans, l'on prétendait que l'expédition, en Canada d'une grande quantité de mar-

chandises, par les Américains, était la preuve que les Etats-Unis étaient prospères ; que la protection y avait réussi ; que les fabricants pouvaient, avec cette protection, produire, à aussi bon marché, que sous le système du libre-échange ; enfin que les Américains devenaient les rivaux des Anglais, dont ils chassaient les marchandises hors des marchés de l'univers.

D'un autre côté, quelques députés de la gauche répliquèrent que ce fait, loin d'être la preuve de la prospérité des fabricants américains, était la preuve de leur malheureuse condition, et démontrait qu'il n'y avait pas de débouché pour leurs produits à l'intérieur ; que la main d'œuvre était à bon marché, et qu'un grand nombre étaient obligés de vendre pour se procurer de l'argent.

Les événements qui ont eu lieu depuis, confirment ce que nous disions de la situation. La prospérité est revenue aux Etats-Unis, non pas subitement, comme on le suppose, parce qu'ils ont, depuis deux ou trois ans, exporté d'énormes quantités de leurs produits en Europe, et importé beaucoup moins, vû qu'ils ne pouvaient acheter davantage, étant alors comparativement pauvres et fort endettés. Après quelque temps, nos voisins réussirent à solder une grande partie de leur dette et à accumuler quelque capital, de sorte que lorsque tout fut prêt pour quelque changement, la réaction se fit soudainement, et l'on signale aujourd'hui le retour d'une grande prospérité aux Etats-Unis.

Cette prospérité de 50,000,000 d'âmes consommant plus d'articles de nécessité première et de luxe qu'aucun autre peuple au monde, eut son contre coup en Angleterre et modifia le cours du commerce, au sujet de certains articles.

Les Américains, au lieu d'exporter beaucoup de cotonnades, comme auparavant, pour faire concurrence à la Grande-Bretagne, commencèrent à en importer en grande quantité.

Le prix du fer, autrefois si bas, haussa subitement, parce que l'on se prépara, au retour de la prospérité, à construire de nouveaux chemins de fer, à réparer les vieux et à opérer d'autres améliorations.

Le prix des lainages s'éleva également, aux Etats-Unis. Pour ceux qui sont toujours prêts à sauter d'une conclusion à une autre, il semble que le prix du sucre

et de la farine étant moins élevé, nous ne payons pas de droits additionnels, et que cela est dû à la politique nationale. Cependant, en dépit de cela, nous voyons que le commerce de l'Angleterre avec le Canada a été beaucoup plus affecté par le tarif que celui des Etats-Unis.

L'honorable ministre des finances prétend qu'il faut comprendre, dans nos calculs, les marchandises impossibles et libres de droits. Or, sous le tarif actuel, nous n'admettons pas les céréales comme autrefois ; elles n'entrent plus en ligne de compte comme partie de nos importations ; elles sont expédiées en entrepôt hors du pays, et la réduction des importations des Etats-Unis n'est plus, à ce sujet, qu'une question de tenue de livres.

Je pense que tout Canadien qui a à cœur la réputation de ce pays, doit avoir rougi en lisant qu'un homme chargé, par le gouvernement, d'assister à l'assemblée des représentants de la chambre de commerce de la Grande-Bretagne et d'Irlande, à Belfast, ait rangé au nombre des importations, en décrivant la nature de notre commerce, les céréales venant des Etats-Unis et passant à travers notre pays à destination de l'Europe. Cette déclaration n'a pas pu être faite par erreur, et n'ajoute pas au crédit du Canada.

L'honorable député d'Huron-Centre (sir Richard J. Cartwright) a fait observer, plus d'une fois, que nous recevions des Etats-Unis une grande quantité de matières brutes qui n'appartenait pas à la production de la république, y compris presque toute la laine employée par les fabricants de ce pays, et aussi une grande quantité de peaux et d'autres articles venant des Etats-Unis au Canada, parce que c'était la meilleure voie pour les importer des pays d'où provenaient ces effets. Si nous analysons le commerce que nous faisons avec la Grande-Bretagne, nous voyons qu'elle nous fournit presque tous les lainages que nous importons, et que ces articles sont plus imposés que les autres. En effet, les droits sont accrus de 25, 30 et même de 70 pour cent, de sorte que nous avons réussi à exclure, dans une large mesure, les importations de lainages de la Grande-Bretagne.

Les cotonnades sont également frappées de droits fort élevés et nous aurions continué, n'eût été la politique nationale, à les recevoir de la mère-patrie en quantité considérable. Le tarif a fort restreint

l'importation des cotonnades inférieures qui nous venaient partie des Etats-Unis et partie de la Grande-Bretagne. Ainsi donc, le fer, l'acier, le ferblanc et autres articles autrefois importés de l'Angleterre en franchise ou frappés de droits peu élevés, ont été lourdement taxés; d'autre part, nous voyons qu'aucun de ces articles principaux, importés des Etats-Unis, n'est taxé autant que ceux importés d'Angleterre. Le droit moyen des marchandises anglaises a été accru de $4\frac{1}{2}$ pour cent, et d'un pour cent seulement sur les marchandises américaines. Le taux moyen imposé sur les importations de la Grande-Bretagne est plus élevé que sur les importations des Etats-Unis. On nous dit que cela n'a produit aucun mécontentement en Angleterre, et parce que l'honorable ministre des finances a pu négocier un bon emprunt lorsque l'argent abondait sur le marché, il en conclut que la population de la Grande-Bretagne n'est pas indignée d'une politique qui exclut de nos marchés ses produits manufacturés. L'an dernier, l'honorable ministre des finances fit une excursion quasi royale à travers le Canada, pour constater les effets de son merveilleux tarif et pour voir si l'on devait y apporter des changements importants. On nous a dit que c'était là un grand acte politique, et qu'il devait apprendre ainsi plus qu'aucun autre ministre des finances. L'honorable monsieur nous a donné lui-même un compte-rendu de sa visite à Ontario, qui ressemblait beaucoup à ce que nous avons lu déjà dans les journaux. Ainsi, il nous a appris qu'il avait inspecté 19 fabriques en un seul jour. C'était au mois de novembre, et l'on conçoit ce qu'un homme, tout intelligent qu'il soit, a pu apprendre de la condition de 19 manufactures en une courte journée d'hiver, passant rapidement d'une fabrique à une autre, et en disant, après avoir serré la main aux principaux propriétaires et à une couple d'autres personnes: "Comment vous y mettez-vous? Comment aimez-vous le tarif? Opère-t-il bien? Je suis pressé et veuillez me montrer aussi vite que possible ce que vous faites." Il paraît que, dans plus d'un cas, les travailleurs allaient d'une salle à une autre, afin que leur nombre parut plus grand; c'était, en outre, une excellente occasion de se faire de la réclame, et plusieurs en profitèrent. Il eut été fort extraordinaire, en vérité, que ces messieurs, au lieu de déclarer

qu'ils faisaient de bonnes affaires et n'avaient aucune difficulté à surmonter, auraient dit à l'honorable ministre des finances: "Eh! bien, monsieur, au lieu d'être aussi prospères qu'on le suppose généralement, nous sommes fort embarrassés, et nous ne vendons pas aussi bien qu'auparavant; il nous faut payer des droits plus élevés et nous n'aimons pas votre politique." Cependant, quelques-uns qui avaient des griefs les ont, paraît-il, formulés.

L'honorable ministre des finances nous a dit qu'il était entré dans une fabrique, à un certain endroit, et que le propriétaire s'était absenté parce qu'il ne voulait pas, étant libéral, être obligé d'avouer sa prospérité. Nous savons également que l'honorable monsieur avait pris soin, dans plus d'un cas, de ne pas visiter les fabriques qui se trouvaient dans une condition peu prospère, et où il s'attendait à ne pas être bien reçu. L'honorable ministre des finances nous apprend qu'un grand manufacturier d'instruments agricoles l'avait informé qu'il payait \$6,000 à \$7,000 de droits de plus sur la matière première, et que, néanmoins, il prospérait sous le tarif, parce que ses ventes étaient telles que les profits devenaient plus considérables qu'auparavant.

Voilà qui nous paraît extraordinaire, si nous réfléchissons, qu'avant le tarif, l'on importait à Ontario des instruments agricoles pour en prendre simplement le patron; et si l'on songe encore que nos fabricants monopolisaient le commerce du pays. Il serait curieux de faire une enquête pour expliquer cette augmentation des ventes de ce fabricant—explication qui, je crois ne serait pas satisfaisante pour les honorables messieurs de la droite.

Les journaux nous ont rapporté que l'honorable monsieur n'avait pas visité toutes les fabriques des villes où il était allé, agissant en cela d'après les instructions de ceux qui l'accompagnaient. Je ne me rappelle pas d'avoir lu qu'il ait conversé avec les ouvriers ou qu'il se soit informé d'eux de la position que leur avait faite la politique nationale.

L'honorable monsieur nous a dit qu'à un certain établissement, dont le propriétaire était libéral, les ouvriers voulaient l'acclamer, et l'acclamèrent. Je ne suis pas prêt à dire quelle peut-être la portée de cette manifestation; en tous cas, l'honorable ministre des finances fut acclamé

par des ouvriers, et c'est là surtout ce qu'il voulait. Je ne sache pas qu'on l'ait acclamé ailleurs.

Dans une autre localité, le propriétaire informa l'honorable ministre des finances qu'il était forcé de payer à ses ouvriers des gages plus élevés. Et pourquoi ? Parce que, disait-il : " Il me faut payer plus cher, si je ne veux pas que mes ouvriers aillent aux Etats-Unis, où le travail est en grande demande," sans ajouter qu'il élevait ainsi les gages parce qu'il vendait ses marchandises plus cher. Si donc il y eût augmentation de gages, cela est dû non à la politique nationale, mais au fait que le prix de la main-d'œuvre est plus élevé aux Etats-Unis que par le passé.

En nous parlant de sa visite à Almontes l'honorable ministre nous a dit que l'on avait annoncé, lors de son passage, une augmentation de gages de 10 pour cent. J'ai eu moi-même le plaisir de visiter l'an dernier au même endroit, la fabrique de lainages dont monsieur Rosamond est le propriétaire et qui m'a paru conduite avec beaucoup d'habileté. M. Rosamond me fit visiter l'établissement et me permit d'assister aux opérations de la fabrique. Je comprends très bien que l'honorable ministre ait visité, avec intérêt, une institution de ce genre, mais je n'ai pu voir, durant ma visite, ce qu'il aurait pu y apprendre pour l'aider à préparer son tarif.

Quelques semaines après ma visite à Almonte, je parlais à l'honorable député qui représentait ce district et dont la perte, je suis sûr, a été vivement déplorée, et je lui demandais des nouvelles de mes amis d'Almonte. Oh ! me dit-il, j'oubliais de vous dire qu'une ou deux semaines après votre visite, les ouvriers avaient appris qu'ils devaient travailler une heure de plus par jour ou se soumettre à une réduction de dix pour cent sur leurs gages. La réduction fut faite, non alors que M. Mackenzie fut au pouvoir ou que le ministre grit ruinait le pays, mais un mois après l'adoption de la politique nationale. Nous avons appris, que les affaires avaient été suspendues cet été là durant deux mois par tout le pays dans toutes les fabriques de lainage. D'aucuns disaient que cette suspension avait pour but de permettre aux propriétaires d'écouler leur surplus de stock, et ces derniers prétendaient d'autre part,

qu'ils voulaient nettoyer et mettre en bon ordre leurs machineries ; mais en tous cas, il est certain que les ouvriers de ces manufactures furent jetés sur le pavé durant deux mois, alors que la politique nationale était en vigueur. Il est bruit que lorsque l'honorable monsieur visita l'établissement en question à Almonte, les ouvriers furent assemblés pour lire sur la porte, en grandes lettres, l'inscription suivante : " Il y aura augmentation de dix pour cent dans les gages après le 1er décembre " ; ce qui les amenait au point où elles étaient sous l'administration Mackenzie. On me dit cependant qu'une partie seulement des hommes a reçu cette augmentation de gages, et que jamais le village d'Almonte a été dans une situation aussi pitoyable qu'aujourd'hui.

L'honorable monsieur nous a ensuite conduits à Montréal ; il nous a parlé du plus grand nombre d'hommes qui y étaient employés ; il nous a entretenu de la raffinerie de sucre, de la fabrique de coton Hudon ; mais nous n'avons été guère renseignés sur cette visite à la métropole commerciale.

Après avoir été défilé d'aller visiter sa propre ville de Saint-Jean, il s'y rendit, et y inspecta quelques fabriques. Son propre rapport même est un tableau lugubre d'une ville autrefois florissante. Il admet que les fabriques de portes et de fenêtres ne faisaient pas de grandes affaires, mais que cela était dû au feu. L'incendie de Saint-Jean semble lui fournir d'excuse pour tout ce qui a pu y arriver de mal depuis quelques années ; mais il n'a pas osé dire que les opérations de ces manufactures étaient aussi considérables aujourd'hui qu'avant le feu. Lorsque j'ai parlé de Saint-Jean, l'autre jour, l'honorable monsieur m'a mal compris. J'ai dit que je ne comparais pas l'état actuel des choses à Saint-Jean, avec la condition des affaires, telle qu'elle existait après le feu, mais avant l'incendie ; cependant l'honorable monsieur a semblé dire que j'établissais la comparaison avec l'époque qui a suivi l'incendie, c'est-à-dire alors qu'il y avait une activité inaccoutumée dans certains genres d'affaires. Si Saint-Jean était une ville d'affaire, ses fabriques de portes ou de fenêtres devraient manufacturer presque autant qu'il y a 4 ou 5 ans.

L'honorable monsieur n'a pas visité les

laminoirs et la fabrique de clous de Colebrook, dont il est question ici, de temps à autres. La fabrique de clous de Colebrook existait il y a 25 ans et faisait alors d'excellentes affaires ; les laminoirs de Colebrook furent établis il y a 15 ans et ont toujours prospéré depuis ; ils furent même agrandis sous la direction d'un homme, qui occupe aujourd'hui un siège dans cette enceinte. Ce monsieur m'a appris que le montant des gages payés aux laminoirs et à la fabrique de clous s'élevaient à \$12,000 par mois et qu'ils consommaient 4,000 ou 5,000 tonnes de fer par année ainsi que 6,000 ou 7,000 tonnes de charbon et que l'on y faisait apparemment de bonnes affaires. Ces deux établissements fonctionnaient le jour que la politique nationale fut mise en vigueur, mais ils sont fermés depuis quelque temps. On pourrait prétendre que l'ouvrage se fait ailleurs, mais tel n'est pas le cas. L'honorable ministre des finances a visité des laminoirs comparativement petits appartenant à M. Harris, et un autre établissement plus petit encore appartenant à M. Chesley, et ces deux propriétaires lui ont dit avoir autant d'ouvrage qu'ils pouvaient en faire. Mais les laminoirs de M. Harris étaient établis lorsque ceux de Colebrook étaient eux-mêmes en opération. La fabrique de M. Chesley est petite, et j'espère qu'elle réussira ; en somme, cependant, il ne se fait pas à Saint-Jean autant d'affaires du genre qu'avant le feu.

Il y avait aussi d'autres laminoirs en arrière de ce que nous appelons *le Shore* qui faisaient de grandes affaires, il y a quelques années, et qui, je pense, opéraient encore lorsque la politique nationale devint loi ; il ont cessé depuis quelque temps de fonctionner.

Nous avons en outre une fabrique de coffre-forts, qui après avoir fait de bonnes affaires pendant plusieurs années, est aujourd'hui fermée ; nous avons aussi des ateliers de machinistes, dont les opérations, très-étendues jadis, sont aujourd'hui comparativement restreintes et n'emploient que peu de monde.

L'honorable ministre des finances est entré dans l'établissement de messieurs Fleming et fils qui se plaignirent des droits trop élevés sur la matière brute. Là comme ailleurs, les affaires n'étaient pas aussi bonnes qu'autrefois ; on trouve donc partout le même résultat. Je crois

que l'honorable ministre n'a pas aimé tout ce qu'on lui a dit à la fabrique de clous de M. Moore ; les propriétaires de la manufacture de clous à cheval lui ont également adressé de nombreuses plaintes. A la fabrique de voitures, on l'informa que le nombre des employés n'était pas de moitié aussi considérable que l'année précédente, et que cependant le stock s'accumulait ; puis en un autre endroit, on lui montra deux fournaux, là où, il y a un an, dix étaient allumés.

L'honorable ministre des finances nous a parlé du succès de la fabrique de boulons et d'écrous de M. Levi Young, homme très-entreprenant, qui eut beaucoup de difficultés à surmonter et qui est doué d'un tempérament fort vif. Ce monsieur, il y a plusieurs années, établit une fabrique de boulons et d'écrous, qui était alors beaucoup plus considérable qu'elle ne l'est aujourd'hui. L'honorable ministre des finances nous dit que cette manufacture a reçu des commandes qui devront l'occuper pendant au moins six mois, et que la compagnie, organisée par M. Young, doit agrandir bientôt ses ateliers. Il paraît, en effet, que ce dernier aurait induit quelques personnes à prendre des parts dans son exploitation. En ce qui a trait aux commandes, on me dit qu'elles viennent presque toutes de l'honorable ministre des finances lui-même, pour nos chemins de fer et autres travaux.

Je ne me plains pas de ce que cet industriel reçoive une part du patronage officiel, mais des déclarations trompeuses de l'honorable ministre des finances. Connaissant le caractère enthousiaste de M. Young, et ayant rencontré l'honorable ministre des finances en face de son établissement, je lui dis : " Si vous deviez entendre le bourdonnement quelque part, ce serait ici." Il parut ne pas me comprendre, car il répondit : " Je n'en sais rien ; " ce à quoi je répliquai : " Je ne veux pas dire que vous l'entendrez dans tout Saint-Jean, mais que vous l'entendrez ici avant de l'entendre nulle part ailleurs dans la cité."

L'honorable ministre des finances a visité quelques fabriques de chaussures, et plus tard, à une assemblée tenue à Frédéricton, il déclara que cette industrie était dans une condition florissante. Je demanderai ce qu'a pu faire la politique nationale pour le commerce de chaussures de Saint-Jean. Lorsque l'honorable mi-

nistre des finances réitéra ici ce qu'il avait dit là-bas, je consultai le rapport et je vis que la quantité de chaussures importées dans le Nouveau-Brunswick, en 1879, s'élevait à un peu plus de \$20,000. Quant même le tarif excluerait toutes les chaussures importées autrefois de la Grande-Bretagne, de la France et des États-Unis, cela ne donnerait que peu de travail additionnel aux cordonniers de Saint-Jean. A l'époque de la visite de l'honorable monsieur, le commerce de l'univers avait ravivé cette industrie temporairement. Quelques unes des fabriques étaient en opération régulière ; mais si l'honorable monsieur eût voulu se renseigner, il aurait appris que, durant l'été et l'automne, elles n'avaient marché que la moitié, les deux-tiers ou les trois-quarts du temps, et que pas une n'employait le même nombre de travailleurs qu'il y a quatre ou cinq ans ; il aurait constaté, de plus, que les gages des ouvriers avaient été réduites de 25 à 50 pour cent de ce qu'elles étaient il y a cinq ans. Quelques-uns des établissements visités par l'honorable ministre furent fermés un peu plus tard.

Il se rappellera, je pense, que l'un de ses amis intimes, lui avait dit que le commerce de chaussures était en souffrance, parce que le marché était encombré de fonds de banqueroute de Montréal, et non à cause de la compétition des Américains. J'ai su que l'honorable monsieur n'avait pas même daigné parler aux ouvriers, ni demander comment ils allaient dans plusieurs établissements qu'il a visités. Sans doute que la chose eût été différente, s'il eût cru que les ouvriers lui diraient : "Nous sommes enchantés de la politique nationale, et nous vous en sommes très reconnaissants. Depuis son adoption nous avons, non-seulement plus de travail, mais de meilleures gages qu'auparavant." Si l'honorable monsieur se fut attendu à ces éloges, il aurait bien parlé aux ouvriers ; mais non, il ne s'est pas enquis de ce qu'ils pensaient de la politique nationale.

L'un des établissements que l'honorable ministre des finances n'a pas visités, est celui de M. Adam Young qui, depuis des années, emploie dans sa fabrique de poêles et d'autres articles en fonte de 30 à 40 hommes, à des prix élevés. M. Young m'a dit avant mon départ de Saint-Jean, qu'il devait suspendre ses

opérations, durant deux ou trois mois, ajoutant qu'il ne s'était jamais senti plus humilié qu'en voyant quelques jours auparavant l'un de ses anciens employés qui gagnait \$2.50 à \$3.00 par jour, travailler dans les rues à 50 cents par jour.

Il y a, dans la ville de Saint-Jean, une nouvelle industrie, sur laquelle l'honorable monsieur aurait pu se renseigner. Ainsi le conseil municipal voulant empêcher les pauvres gens de mourir de faim, les fit casser de la pierre à raison de \$2.50 par semaine ou à peu près.

L'honorable monsieur aura pu entendre en passant résonner le marteau, et se féliciter d'avoir peu enfin trouvé le bourdonnement. Voilà qu'elle était la condition de Saint-Jean, lors de sa visite, condition devenue pire encore quelque temps après.

On dit que l'honorable monsieur n'a pas visité les chantiers de navires. Pourtant la construction navale est l'une des grandes industries de Saint-Jean, et je dois dire ici à propos de l'attaque dirigée contre la qualité des vaisseaux enregistrés au Nouveau-Brunswick, que jamais fausseté plus complète n'a été affirmée au détriment de grands intérêts. L'automne dernier, à une certaine époque, on ne pouvait voir aucun vaisseau sur les chantiers du district de Saint-Jean. L'honorable monsieur a parlé d'une flotte devant venir à Saint-Jean cet automne, ce qu'il regardait comme un signe du retour de la prospérité.

C'est là un accident heureux pour la ville de Saint-Jean. Ceux qui sont employés au déchargement des navires ont souffert du manque de travail à l'automne. Des centaines allaient mourir de faim, lorsqu'un grand nombre de vaisseaux, incapables d'obtenir une cargaison de grains à New-York, vinrent à Saint-Jean pour y prendre du bois de service transporté à bas prix, et donnèrent ainsi du travail à plusieurs hommes durant quelques semaines. Cela fit beaucoup de bien. Mais l'honorable ministre des finances prétendra-t-il que la venue de ces vaisseaux de New-York, devait être attribuée à la politique nationale.

Les récoltes, ayant manqué en Europe et les moissons, ayant été abondantes sur ce continent, nous avons expédié de l'autre côté de l'Atlantique une grande quantité de grains ; ce qui fit hausser le prix du fret, et stimula, dans une certaine

mesure, la construction navale à Saint-Jean ; aussi, lors de la visite de l'honorable monsieur, il se trouvait quelques vaisseaux dans les chantiers. Mais si l'honorable ministre des finances eût interrogé les artisans, il aurait appris qu'on ne leur donnait que 75 à 80 centins par jour, au lieu de \$1.50 ou \$2.25 comme par le passé, et que même dans un chantier, on les forçait d'accepter des ordres pour le magasin, en paiement d'une partie de leurs gages. Voilà ce que j'ai entendu dire et j'ai bien peur que la condition des affaires à cet égard, ne soit guère améliorée.

Quiconque aura entendu mes observations ne saurait croire que la politique nationale a fait beaucoup pour Saint-Jean du moins, où l'on n'emploie pas les deux tiers des ouvriers qui y trouvaient du travail durant les deux années qui ont précédé l'incendie, et où les gages ont baissé de la moitié durant l'année dernière. Je regrette de voir que le même état de choses existe dans les autres parties du pays. On nous a soumis, l'an dernier, un rapport de monsieur Everett, président de l'association des ouvriers et des manufacturiers, qui nous indiquait le nombre des ouvriers employés à Saint-Jean.

L'honorable ministre des finances a attaqué l'honorable député de Queen qui s'était permis de démontrer qu'un grand nombre de ces hommes travaillaient dans les scieries. Il serait à désirer que nous eussions d'autres hommes semblables à l'honorable député de Queen pour aider au développement de notre ville ; en effet, cet honorable député a de grands intérêts dans la ville de Saint-Jean, et sa qualité de membre de la Chambre, lui donne en outre le droit de discuter les déclarations de l'honorable ministre des finances.

J'ai rencontré monsieur Everett l'autre jour et je lui dis : "Monsieur Tilley a invoqué votre nom dans la Chambre des Communes au sujet de certains chiffres ; voudriez-vous m'indiquer le nombre d'ouvriers employés actuellement dans la ville, afin que je puisse juger des effets de la politique nationale." Il promit de le faire et un jour que je le pressais de me fournir ces renseignements, il me dit : "Vous prétendez que monsieur Tilley a dit que le nombre d'ouvriers a été réduit de moitié en 1878, eh ! bien, vous pouvez déclarer que ce dernier nombre a encore été réduit de moitié.

"J'ai employé l'an dernier deux fois plus d'hommes que maintenant. Ma fonderie me rapporte autant que les autres, mais il m'a fallu réduire les gages des hommes de 25 pour cent en une semaine.

"Je leur ai dit d'aller ailleurs s'ils pouvaient faire mieux ; sans doute que j'aurais été chagrin de les voir partir, mais enfin, je n'y pouvais rien. Cependant, mes employés ne me quittèrent pas ; ils durent rester parce qu'alors il n'y avait que peu d'ouvrage aux Etats-Unis."

Voilà l'étonnante prospérité que nous a amenée la politique nationale. Et quel est le résultat de ces visites de fabriques et de ces promenades d'une ville à une autre ? Lorsqu'un ministre des finances condescend à aller se renseigner lui-même, on doit s'attendre à de grandes choses.

Or, qu'avons-nous ? On nous a soumis des résolutions pour amender celles de l'année dernière. Et à quoi tout cela se réduit-il ? Les droits sur les fleurs artificielles et les plumes sont changés ; ceux qui frappent les livres sont accrus ; la taxe sur le charbon est augmentée de 10 centins ; la liste des articles admis en franchise, est grossie de quelques items ; le sens de quelques phrases des résolutions de l'an dernier est défini, et c'est à peu près tout.

L'honorable ministre des finances a parlé avec une évidente satisfaction d'une nouvelle fabrique à Saint-Jean, mais il aurait dû nous signaler les résultats de sa visite aux principales manufactures. Les a-t-il trouvées dans une condition très-prospère ? Au lieu de nous faire un tableau couleur de rose de l'état de certaines industries, et de citer la réclame d'un journal en faveur d'une nouvelle fabrique de meubles, pourquoi, ne nous a-t-il pas dit si les vieilles manufactures du genre étaient florissantes ou non ? Il est sans doute excessivement délicat

UNE VOIX : Vous n'avez guère montré de délicatesse ce soir.

M. ANGLIN : Il est sans doute excessivement délicat de faire des déclarations publiques sur le compte de certaines manufactures qui se trouvent dans de malheureuses conditions.

Mais pourquoi ne demande-t-il pas à l'honorable député de Toronto de nous dire le nombre additionnel d'hommes qu'il a pu employer dans la fabrication des meubles et le chiffre additionnel des

gages qu'il a pu payer depuis l'adoption du tarif.

Après avoir visité les fabriques, l'honorable ministre des finances nous propose de ranger une certaine espèce de matelas dans une autre catégorie—d'imposer une taxe sur la laine qui n'est pas beaucoup employée au Canada, mais que l'on produit au pays et qui en est exportée—et de faire aussi de légers changements dans le sens de la protection. En outre, il propose de faciliter le travail des percepteurs de douane ; il prescrit que les gants, faits d'étoffe, seront considérés comme étant des gants ; et sans aborder les grandes questions qui intéressent surtout les importateurs de marchandises sèches, il statue que les demi-jeannes, contenant du vinaigre, seront soumises aux droits.

Tels sont les merveilleux changements dus à l'importante visite de l'honorable ministre des finances dans nos manufactures.

Je pense que les habitants de l'Île du Cap-Breton et autres qui s'imaginaient que l'on redresserait les griefs dont ils ont à se plaindre, durant cette session, seront désappointés. Voyons un peu l'effet qu'à eu la politique nationale sur les différentes classes de ce pays. Au Cap Breton, par exemple, les mineurs sont lourdement taxés, la production du charbon et les gages sont beaucoup moindres qu'autrefois ; en conséquence, il y a là beaucoup de misère. On nous dit que le résultat de la dernière élection prouve que la politique nationale est approuvée par les électeurs de l'Île du Cap-Breton. Ceux qui parlent ainsi semblent oublier que l'on ignore ce qui s'est passé dans ce comté. Nombre d'hommes sont populaires indépendamment de leurs opinions politiques ; et la popularité d'un candidat influe beaucoup sur le résultat de presque toutes les élections. Parfois aussi, l'on y exerce des influences, que les honorables messieurs n'aimeraient pas à discuter ; et l'on peut en dire autant des élections qui ont eu lieu depuis 1878 et que les censeurs ont gagnées, sauf une ou deux exceptions. Nos adversaires l'ont emporté dans cet endroit, après que le scandale du Pacifique a été exposé, et il n'est pas à supposer qu'un comté, resté fidèle, même après cela, au parti opposé, ait pu en être séparé par la politique nationale. Lors de la dernière campagne électorale au Cap-Breton,

l'on avait promis une protection suffisante pour assurer à la houille de la Nouvelle-Ecosse le marché des anciennes provinces ; et l'on déclarait même ouvertement que si M. Mackay était élu, il ne fallait pas s'attendre à une augmentation de droits. Nous savons d'ailleurs quelle influence a été mise en jeu dans la plupart des circonscriptions électorales par le gouvernement ; et que le présent parlement doit durer encore trois ou quatre ans. Nos adversaires, tout en invoquant la signification de ces élections, nient, cependant, que le résultat des dernières élections d'Ontario indique un changement d'opinion dans cette province. M. Mowat avait prétendu que la campagne électorale devait se faire sur les questions locales, et que l'on y mêlait à tort la politique nationale. Il avait raison, mais il fut incapable de circonscrire la lutte sur ce terrain. La politique nationale fut forcément introduite dans la contestation, et les électeurs se prononcèrent immédiatement contre elle.

La discussion ne se borne pas toutefois aux mineurs du Cap-Breton. En effet, le gouvernement a été obligé de fournir des provisions aux pêcheurs pour les empêcher de mourir de faim. Nous savons de plus, qu'une pétition, expédiée de Richmond ainsi que d'autres comtés de la Nouvelle-Ecosse, et signée par un grand nombre de personnes, expose que la population de ces districts souffre également de la faim. Si l'on calculait le montant des nouveaux droits imposés, l'on constaterait que les pêcheurs de Guysborough ont ainsi payé plus que le coût des provisions qui leur furent distribuées.

Quelles sont, en outre, les nouvelles d'Halifax ? On nous rapporte des histoires navrantes de la misère qui règne dans les places de pêche, et dans les cités, et il paraît que dans la rue Water, qui était autrefois un quartier plein d'activité, l'on compte 100 à 150 maisons videntes. Dans la ville de Saint-Jean, où je demeure, les magasins et les habitations sont aussi inoccupés. Sur la rue Prince-William, naguère la principale rue d'affaires, la moitié des magasins sont déserts ; et ceux, qui sont loués, paient à peine l'intérêt du coût des bâtiments. De toutes parts, l'on annonce des ventes forcées de fonds de banqueroute, et l'on répète la même histoire de désolation et de souffrance.

Autrefois le havre était rempli de vaisseaux, venus de toutes les parties du monde, tandis que l'an dernier à peine pouvait-on y voir un navire. Nos moulins sont fermés, et les boutiquiers et les marchands se plaignent amèrement de la dureté des temps. Il est vrai que l'incendie a beaucoup appauvri la population, mais ce n'est pas à cela qu'il faille attribuer l'état pénible et décourageant de la ville. Les rapports indiquent que les importations, au Nouveau-Brunswick, s'élèvent à peine à moitié de ce qu'elles étaient il y a 14 ans. Et en faisant même une large part à la farine et à d'autres articles, qui n'entrent plus aujourd'hui en ligne de compte, comme par le passé, l'on constate que nos importations ne représentent pas même les $\frac{2}{3}$ de ce qu'elles étaient il y a quelques années. Naguère, Saint-Jean était le centre de distribution de toute la province ainsi, que d'une grande partie de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard, mais cette ville a beaucoup perdu du commerce même de sa propre province. L'honorable député de Cardwell (monsieur White) a eu raison de dire, bien que sa manière de s'exprimer fut singulière, que la diminution des affaires à Saint-Jean, était due à un changement dans sa position géographique. Si les temps devenaient meilleurs, cette ville ferait mieux qu'aujourd'hui, mais elle ne deviendra jamais le grand centre de distribution qu'elle était autrefois. Nos manufacturiers n'ont pu faire concurrence avec les provinces d'en haut, à cause des capitaux et des revenus plus considérables des fabricants de Montréal. On nous a parlé du nombre additionnel d'hommes employés à Montréal, mais cette augmentation est légère après tout et n'est due qu'en partie à la politique nationale. La raffinerie de sucre donne sans doute du travail à plus de personnes, de même que la fabrique de caoutchouc ; mais ce n'est, en somme, qu'une augmentation du nombre de travailleurs employés, depuis quelques mois, et non depuis deux ou trois ans.

L'honorable député de Montréal-Centre (M. Ryan) a dit que la compagnie du Grand-Tronc avait construit cette année, à Montréal, un grand nombre de locomotives que l'on importait précédemment. Ignore-t-il qu'il y a quelques années, cette compagnie faisait construire presque toutes ses locomotives aux ateliers de Kingston,

qui employaient alors 300 personnes, tandis que ce nombre est maintenant réduit à 80 ou 90. De plus, ce chemin de fer traverse une période de prospérité causée par une demande de grain en Europe, qui augmente le taux du fret et active les opérations.

Le tarif n'impose qu'un droit additionnel de $7\frac{1}{2}$ pour cent sur les locomotives, et frappe d'un droit de $12\frac{1}{2}$ pour cent les matériaux qui entrent dans leur construction.

Il y a quelques semaines, plusieurs membres du parlement allèrent à Montréal, et, après avoir quitté la station du Mile-End, ils remarquèrent un grand nombre de maisons ou de magasins fermés ou à louer ; on leur dit même que dans quelques rues, il s'y trouvait 80 à 90 maisons inoccupées.

SIR SAMUEL L. TILLEY : N'était-ce pas un jour de jeûne ?

M. ANGLIN : Non, ces maisons étaient vacantes. Un homme, avec lequel nous conversions, nous a dit que les affaires étaient aussi mauvaises, sinon pires, par toute la ville. J'ai entendu affirmer, et je n'ai aucun doute que la valeur imposable de la propriété foncière, à Montréal, est beaucoup moindre aujourd'hui qu'il y a quelques années.

Nous apprenons qu'à Hamilton, il y a 570 maisons inoccupées, et l'honorable député qui a affirmé que cette ville était plus prospère que jamais, a dû admettre le fait. Il nous a bien dit, il est vrai, que ces habitations vacantes n'étaient que des cabanes, et que si elles n'étaient pas louées, c'est que des édifices pourvus de toutes les améliorations modernes avaient été dernièrement construits ; mais l'honorable monsieur voudra-t-il nous faire croire que les ouvriers qui occupaient jadis ces petites cabanes, avaient pu subitement acquérir assez de moyens pour occuper de somptueuses demeures. Ce serait délicieux, en vérité, si la chose pouvait être vraie.

A Toronto, il y a un grand nombre de maisons inoccupées ; et que voyons-nous, même à Ottawa, le siège du gouvernement, et qui devrait être l'âme de ce pays. On y voit 750 maisons désertes, un grand nombre de magasins fermés, et la ville entière plongée dans un état de désolation. On a dit que le nombre des ouvriers qui étaient venus ici demander de l'emploi n'était pas aussi considérable qu'il y a

deux ou trois ans, alors que le gouvernement Mackenzie était au pouvoir. Il est facile de répondre à cela d'une manière satisfaisante, car il est de fait qu'Ottawa a réussi à se débarrasser de ses pauvres gens que l'on a obligés ou induits à partir ; ce qui explique en partie le grand nombre de maisons inoccupées. Ainsi donc, en allant de ville en ville et de village en village, nous voyons que la politique nationale n'a produit que des résultats déplorables, sauf pour quelques endroits et certains individus privilégiés.

Les gages n'ont pas été élevées, suivant les promesses des honorables messieurs de la droite, et dans tous les coins du pays, règnent donc l'inquiétude et la misère. Comment donc remédier à cet état de choses ? Pour nous, nous ne pouvons faire autre chose, que d'exposer au peuple la situation. Le ministère, qui a la responsabilité du contrôle du parlement et la direction des affaires publiques, se montre tout à fait indifférent au bien-être de la nation. Il a une majorité pour appuyer toutes ses mesures, il se sent à l'aise pour au moins 3 ou 4 ans, et pense, je suppose, qu'il sera aussi facile de tromper la population, même à cette époque. Enfin, le gouvernement se repose sur des monopoles, il est entouré de *rings*, soutenu par le préjugé et l'ignorance, et certain du présent, il a peut-être la même confiance dans l'avenir. En tous cas, nous soumettons les faits au peuple, et après avoir accompli ce devoir, il ne nous reste plus qu'à supplier la divine Providence, aussi miséricordieuse que juste, de ne pas punir plus longtemps le peuple de sa folie, mais de faire ce que nous sommes impuissants nous-mêmes à opérer, c'est-à-dire sauver le pays.

M. GAULT : Puisque l'honorable préopinant a pris la peine de signaler la condition financière de la ville de Montréal, je dois dire que cette cité se trouve aujourd'hui dans une meilleure position que jamais auparavant ; son revenu excédant sa dépense. L'an dernier, ce surplus était de \$556,000. Si une autre ville du Canada peut en montrer autant, je suis prêt à admettre l'exactitude des conclusions de l'honorable monsieur.

L'honorable député de Gloucester a soigneusement omis de parler des fabriques de coton à Montréal. Je l'informerai donc que ces manufactures emploient aujourd'hui 3,000 personnes, et la concurrence, que se font les 9 fabriques en opération,

suffit pour empêcher la sur-élévation des prix. Au mois de juillet 1879, le prix du coton était de 6 centins à New-York, et de 7 centins à Montréal, et en 1880, le prix était de 8 centins à New-York et de 7½ à Montréal, ce qui suffit à prouver la baisse des prix par suite du nombre de fabriques en opération.

Près de 53 manufactures de lainages, sont aujourd'hui en activité au Canada, et il est certain, que pas une n'existerait, si la politique nationale n'eût pas été adoptée. Il est clair que le cultivateur profite du marché intérieur qui lui permet de vendre sa laine, dont la valeur s'est accrue, comme tout le monde sait.

A Montréal, 3 fabriques de soie—dont l'une fait des rubans et autres articles destinés aux toilettes des dames—ont été établies depuis l'adoption de la politique nationale. Il y a aussi en opération une manufacture de machines à coudre, qui emploie 400 personnes et qui aura doublé, avant un an, ses opérations ; ainsi qu'une fabrique d'articles en plaqué, qui emploie 3,500, et toutes doivent leur existence au nouveau tarif.

Je mentionnerai en outre une manufacture d'étoffes en laine de fantaisie, qui emploie 7,500 personnes. On doit en outre établir en cette ville une fabrique d'épingles, dont le propriétaire est allé à Londres pour y engager des ouvriers. En ce qui concerne le commerce d'importations pour la ville de Montréal, il est à ma connaissance qu'une maison a fait plus d'affaire cette année que jamais, et qu'il lui a fallu travailler, jour et nuit, durant les dernières six semaines. De grands importateurs m'ont dit que c'était la meilleure année qu'ils eussent eue depuis 1874. Je sais que les marchands de fer et de cuir font actuellement un commerce considérable à Montréal ; je sais également, que les affaires à Toronto ont été très-bonnes, et que les marchands y sont presque autant occupés qu'à Montréal.

J'ai lu dans les journaux, il y a un jour ou deux, qu'une fabrique de Montréal avait vendu plus de 1,000 tonnes de papier, à une maison de Chicago, ce qui indique que la politique nationale avait profité à toutes les industries. Avant l'adoption du nouveau tarif, il y avait un grand nombre d'entrepôts vacants.

La circulaire de l'ex-ministre des finances, exigeant la rentrée de tous les argents du gouvernement qui se trouvaient alors

dans les banques, avait causé des embarras, jusque-là inconnus, à Montréal; ce fut un véritable Waterloo financier, multipliant les ruines et les banqueroutes. Mais je suis heureux de dire, que tout cela est passé. Aujourd'hui les banques sont florissantes, et les industries de tout genres se développent. Je puis en dire autant du chemin de fer du Grand-Tronc, qui emploie maintenant un grand nombre d'hommes à la Pointe Saint-Charles. Il est à ma connaissance, que les fabriques de clous et les laminoirs font des affaires considérables. La raffinerie de sucre de Redpath est en pleine activité, et a fait beaucoup d'argent, moins, toutefois, par suite de la politique nationale, qu'à raison de la hausse du prix du sucre. Nous avons lieu d'être fiers de cet établissement. M. Redpath mérite bien de son pays pour avoir donné la magnifique somme de \$50,000 au collège McGill. N'eût été la politique nationale, il n'y aurait pas eu la moitié du nombre d'hommes aujourd'hui employés à Montréal.

M. MILLS: Les honorables membres de la droite ont essayé de démontrer que leur politique de restriction commerciale n'a pas été mise en cause lors des élections d'Ontario, en juin dernier. L'un d'eux va même jusqu'à dire que cette question ne pouvait pas être débattue au cours des élections, parce que, suivant lui, c'eût été une question futile et sans pertinence. Il dit que les réformistes, sous M. Mowat, ont refusé d'en faire un élément de la lutte, et ont insisté pour être jugés, sur leurs états de service à la législature locale. J'admets, avec l'honorable député d'Hamilton que la question aurait été sans pertinence, sinon futile. J'irai même plus loin, et je dirai qu'il était très peu honorable, de la part de l'opposition locale, de la faire intervenir dans la lutte. Mais cela n'infirme pas le fait que, dans la mesure de leur pouvoir, les chefs du parti tory l'ont fait intervenir. Dans la législature locale, l'opposition a formulé des résolutions sur le sujet. Elle en a fait la base de ses opérations, et, à chacune des nominations dont le rapport nous est parvenu, le programme contenu dans ces résolutions a été rigoureusement suivi. Je suis certain que les chefs locaux du parti tory ont agi d'après les instructions du très honorable premier généralissime du parti. Les résolutions proposées dans la législature d'Ontario étaient dictées d'ici.

L'attaque s'est faite sur toute la ligne, suivant un plan uniforme. Relevons quelques-uns des faits.

Le 28 mai dernier, l'honorable député de Niagara parlait à Grimsley en faveur du candidat torp et déclarait qu'il avait droit à l'élection à cause des services importants qu'il avait rendus à son pays, à Ottawa, par l'adoption de cette fraude illusoire qualifiée si mal de politique nationale. Un ou deux jours plus tard, l'honorable député qui n'est pas avare de son éloquence pratique, parlait à Hamilton, et, de concert avec les députés de cette ville, il donnait en toute confiance cette politique de restriction commerciale comme le sujet sur lequel devait se faire la lutte. Ils avaient dans son prestige autant de foi qu'en a le Chinois dans le son de son gong, en marchant au combat. C'est seulement lorsque le chef du cabinet fédéral vit son armée d'Ontario en déroute, que le jeune et brillant député d'Hamilton s'aperçut que le cri de ralliement soulevé par ses amis était futile et sans à propos. Les honorables députés de Toronto-Est et Ouest se sont également rangés sous le même drapeau. A la nomination de M. Morris, le député de Toronto-Est a déclaré que le motif principal qui le faisait combattre le cabinet Mowat provenait de ce que ce cabinet était opposé à la politique nationale. La personne qui a secondé la nomination de M. Morris disait: "La politique nationale va donner un élan à nos fabriques; elle va fournir du travail aux ouvriers sans emploi, et fera rester l'argent dans le pays. Pour ces raisons, il faut que M. Morris soit élu." Dans son discours, à la nomination, M. Morris dit, suivant le compte-rendu:

"Il y a deux partis dans le pays, l'un est adverse à nos industries nationales, l'autre est en leur faveur; l'un de ces partis est représenté par les gouvernements de monsieur Mowat et de monsieur Mackenzie. Les partisans du cabinet actuel d'Ontario, sont d'avis que cette province est le château fort du Canada, et ils croient que s'ils peuvent s'en emparer, il sera possible de renverser la politique nationale. Dans tous les comtés, ce sentiment est si prononcé qu'il n'y a plus l'ombre d'un doute que la lutte doit se faire sur le même principe qu'elle a été faite le 17 septembre."

M. Morris, commandant en second, a donc fait la lutte sur le principe de la politique nationale, et c'est sur ce principe qu'il a été élu. Une trentaine d'autres ont été élus sur le même prin-

cipe faux et hors de propos. Quel opinion a le député d'Hamilton sur leur cas ? Est-il d'opinion qu'il siègent sous de faux prétextes dans la législature provinciale ? Ou bien, croit-il que n'ayant pas réussi à obtenir une majorité dans la province, ils doivent se ranger du parti de leurs adversaires et suivre monsieur Mowat. L'honorable monsieur nous traite avec mépris, nous qui avons été élus sur le principe opposé à ce qu'on appelle faussement la panacée de notre prospérité nationale, parce que nous refusons de fausser notre parole et d'appuyer cette politique. Il est vrai que si le parti tory a fait élire trente candidats à la législature locale sur ce principe, il en a eu plus de cinquante de défaits pour la même cause, et l'honorable monsieur est disposé à sacrifier ces trente survivants, afin de cacher sa propre humiliation et de se tirer de la position embarrassante dans laquelle il s'est placé en s'offrant comme un holocauste inutile, alors qu'il se sentait certain du succès. Les efforts de l'honorable député ont abouti à la défaite au lieu d'être couronnés par le triomphe, et, maintenant il refuse de livrer la victime promise. Il veut que les électeurs d'Hamilton se contentent du sacrifice des tourterelles du parti et permettent au bouc de rester encore dans le bercaïl du gouvernement à Ottawa.

Les honorables messieurs qui occupent les banquettes ministérielles n'ont pas été les spectateurs inactifs de la lutte. L'honorable ministre des finances et l'honorable ministre des chemins de fer, citoyens d'autres provinces et étrangers à Ontario pour tout ce qui concerne les affaires locales, sont venus se jeter dans la mêlée. L'honorable premier du Canada, en haranguant les électeurs d'Ontario, dans le Colisée tory où lui et ses amis bataillaient contre des bêtes fauves et imaginaires, à la manière de Don Quichotte, fit remarquer à ses auditeurs comment M. Mowat avait mal à propos modifié la loi des élections ; comment il s'était servi du patronage local pour favoriser ses amis, et il avertit les partisans de la restriction commerciale, réformistes comme tories, que le pouvoir du gouvernement local allait être mis en jeu pour contrecarrer et détruire cette politique de restriction et de prospérité. Or, quel principe le premier a-t-il émis devant le pays, dans ce discours, et quel verdict

M. MILLS.

les électeurs d'Ontario ont-ils rendu ? Est-ce le verdict qu'il espérait ou auquel il s'attendait ? Nous savons tous le contraire. L'honorable ministre des finances était un des principaux combattants dans cet engagement. Il est vrai qu'il appartient à une autre province ; mais il n'assistait pas au combat seulement en qualité d'officier de fortune. Il savait que ses amis et alliés combattaient avec des armes prises dans son arsenal. La foudre qui grondait sur tous les points de la ligne de son parti était une foudre à lui. Il a fait l'éloge de sa chère politique et des services qu'il a rendus. Il a parlé des grandes bénédictions que ces services allaient faire descendre sur le peuple et de l'honneur que la souveraine leur a rendus en sa personne. En deux mots voici ce qu'a dit le ministre des finances : " Regardez - moi, messieurs : J'ai été fait brillant chevalier. Ma souveraine m'a honoré de cette marque de sa confiance en retour des services éminents que j'ai rendus au pays. Honorez-vous vous-mêmes en écoutant nos paroles de sagesse et en les mettant en pratique. Je demande cette grâce, non pas à cause de moi, mais à cause de vous. Nous sommes forts dans notre sagesse supérieure et nos connaissances de la politique. Quant à moi, je puis dire que, à l'instar des amis du jeune M. Weller, je porte le blason des honneurs publics sur la poitrine et la culotte : Vous ne pouvez rien ajouter à ma gloire.

" Mais, messieurs, vous pouvez augmenter votre propre prospérité en soutenant de vos votes le grand œuvre que nous avons conçu, mes collègues et moi, pour votre protection." Telle était la teneur des paroles du ministre des finances.

Il n'est plus temps, pour le député d'Hamilton, de répudier le principe qui l'a porté jusqu'ici et qui, s'il avait tenu sa parole, aurait dû l'en renvoyer, le principe que l'on a malhonnêtement et maladroïtement mis en cause en juin dernier, comme le résultat en a fait preuve. Quelle que soit la règle du tribunal devant lequel l'honorable monsieur exerce, il est de fait que, en politique la chute du programme entraîne celle du parti. Il est également vrai qu'on peut faire une allégation sans que la contestation soit liée. Dans l'espèce actuelle, ceux qui ont fait de la politique soi-disant nationale leur

cheval de bataille, ne peuvent pas dire qu'elle n'était pas mêlée à la lutte, quand ceux qui ont combattu avec elle sont tombés.

Et que se passe-t-il en Angleterre? Lord Beaconsfield cherche à faire porter les élections, non pas sur la sagesse de la politique qu'il a suivie et suit encore, mais sur des pressentiments vagues de calamités menaçantes que lui seul, dit-il, peut détourner. Il a représenté, sous de fausses couleurs, la politique de la grande majorité des home rulers en Irlande, et des réformistes en Angleterre et en Ecosse. C'est sur ce terrain qu'il a établi son armée et qu'il a voulu attirer ses adversaires : il a échoué ; son ardent désir était qu'il échouât.

Mais qu'à cette bataille un petit nombre ou un grand nombre ait pris part ; qu'il ait gagné ou perdu, pour ce qui est de lord Beaconsfield et de son parti, le programme qu'il a soumis est celui sur lequel les électeurs du Royaume-Uni ont rendu un verdict l'atteignant lui et son parti. Il en a été de même aux dernières élections d'Ontario, pour le parti conservateur et sa politique choyée, ou politique pour les choyés.

M. McCALLUM : Que peuvent avoir à faire la législation locale ou le cabinet local avec la politique nationale ou la perception des revenus du Canada.

M. MILLS : L'honorable monsieur ferait mieux de poser cette question à son chef. C'est sur ce programme qu'ils ont fait l'élection et qu'ils l'ont perdue. L'honorable député d'Hamilton dit que la question de la politique nationale n'a jamais été soulevée dans cette ville. Les comptes-rendus des assemblées politiques tenues à cette époque le contredisent carrément. Il déclare que, par son discours, il a fait ample justice de cette assertion, et que, s'il nous reste une étincelle de virilité et d'honneur, nous ne la tirerons pas de la tombe où il l'a enfouie, après lui avoir fait de si belles obsèques. Bien que l'honorable monsieur se soit servi d'un langage digne des funérailles de Buck Fanshaw, il ne faut pas qu'il soit surpris ni désappointé si les malédictions dont il nous menace ne nous jettent pas dans une frayeur muette. Quoi que nous fassions, il nous est impossible d'inspirer au député d'Hamilton une plus mauvaise opinion de nous que celle qu'il a déjà exprimée.

Il nous a accusé de "malice," de "men-

songes atroces ;" il a dit que nous "rava-lons le pays dans l'intérêt du parti," "que la renaissance de la prospérité nous assombrît la figure." Un avocat distingué dit un jour, ironiquement, en parlant d'un juge savant mais irascible, qu'il rachetait, par une extrême politesse, son ignorance de la loi. Je ne veux pas parler ironiquement de l'honorable député. Je ne puis pas dire qu'il rachète, par une extrême politesse, son manque de renseignements. Sa mémoire lui joue de mauvais tours. Son assertion sur la condition actuelle d'Hamilton est aussi loin de la vérité que son énoncé du principe sur lequel s'est fait la dernière élection, ou que son rapport sur l'état du pays pendant le règne de nos amis. Il est vrai que ses erreurs de fait et ses arguments inconséquents ne sont pas rachetés par son grand respect envers ceux qui peuvent ne pas partager sa manière de voir.

Après avoir montré son culte profond pour les formes châtiées de la discussion parlementaire en qualifiant les membres réformistes de cette Chambre de troupeau malhonnête, sans honneur, vindicatif et traître, il nous demande, s'il nous reste une étincelle d'honneur et de patriotisme, de ne rien dire de plus, si ce n'est du bien, de cette politique grosse de prospérité. Et pourquoi l'honorable député d'Hamilton nous fait-il cet appel ? Est-ce parce que, après la manière loyale et généreuse dont il nous a traités, il a la conviction que tout appel venant de sa part à droit à un accueil spécial auprès des députés réformistes ? Ou bien est-ce parce que l'honorable monsieur a fait erreur au sujet du lieu où il parlait ? Il y a des endroits où des assertions très inexactes faites sur un ton très élevé, peuvent valoir quelque chose ; mais je ne crois pas que Chambre des Communes soit un de ces endroits.

Quant à ce qui a été dit lors des élections de juin, à Hamilton, il est très regrettable pour l'honorable monsieur que les faits, tels que la presse les a rapportés, soient entièrement contre lui. Son collègue monsieur Adam Brown, monsieur Murray, député de Niagara et le ministre des chemins de fer ont tous parlé pendant l'élection locale, en faveur d'un tarif restrictif. J'ai déjà montré que le premier et son collègue blasonné ont tenu la même conduite. Si la presse n'avait pas enregistré les paroles de l'honorable monsieur, nous serions dans l'ignorance com-

plète de ce qu'il a dit. Nous le connaissons trop bien pour ne pas savoir qu'il serait le dernier du troupeau à dévier de ce sentier dans lequel son vieux berger, plein de finesse, et d'expérience et assez exempt de scrupules a déclaré clairement que toutes ses brebis devaient marcher pour rester dans le devoir.

L'honorable monsieur a commencé son discours dans la manière du député jeunet, de l'adolescent à cheveux blancs qui siège dans cette Chambre. Je ne crois pas qu'il ait du tout réussi en jouant ce personnage. Les membres de cette Chambre sont généralement bien disposés en faveur des jeunes gens, surtout quand leur jeunesse possède de la retenue, et que le rôle qu'ils jouent avec modestie est bien joué. Or, si l'honorable monsieur est descendu dans l'arène sous les dehors d'un jeune homme, il n'y a pas apporté ces qualités qui attirent toujours vers la jeunesse. Il s'est trop écarté du terrain que son pied est habitué à fouler. Il a crié trop fort et a substitué l'injure au raisonnement. Il nous a décoché des qualificatifs assez durs dans une langue verte qui est à lui. Quand nous avions droit de nous attendre à une discussion calme, il a gonflé son discours de bruit et de fureur. Il nous accuse d'être aveugles parce que nous ne voyons pas que la pâle aurore qu'il lit s'être levée le 17 septembre 1878, s'est déjà changée en la lumière éclatante du jour ; il dit que nous n'avons pas d'oreilles pour entendre le bourdonnement de l'industrie et les chants de réjouissance qu'une augmentation du fardeau des taxes a provoqués partout.

L'honorable monsieur dénature et peint mal la condition du pays sous la ci-devant administration. Il dénature et peint mal la condition du pays sous le régime actuel. Quiconque a pris la peine de comparer l'état de ce pays, depuis 1873 à 1878, avec l'état de la république voisine, ne peut pas s'empêcher de reconnaître que la dépression commerciale était bien plus grande là-bas qu'ici. Bien que le peuple canadien fût aussi prospère qu'aucun autre peuple du monde, cependant les honorables messieurs de la droite se sont mis à déprécier sans relâche la condition du pays pour promouvoir les intérêts et améliorer les chances des chefs du parti tory. Ils ont ôté au peuple que nous étions responsables des malheurs résultant des sécheresses du printemps et des pluies

de l'été. Il n'y avait pas de marthé étranger pour notre bois de service, une année, la récolte a été mauvaise, et l'on nous a décriés à cause de la gêne de ceux avec lesquels nous faisons du commerce, et à cause de la variation des saisons.

On nous a dit aussi, que notre négligence et notre incapacité dépeuplaient le pays. Et après avoir emporté les élections par de fausses représentations continues, on veut conserver la position par des moyens également répréhensibles. Je ne veux pas contribuer au succès d'une semblable politique. Les honorables messieurs ont prouvé que si, pour réussir, il leur était nécessaire de décrier le pays, ils étaient prêts à se faire entendre dans ce sens. Ils ont mis de la persistance à le décrier. Ils ont mis en pratique cette maxime :

“ Qu'il vaut mieux régner dans les enfers que servir dans les cieus.”

Je vais citer quelques faits dont l'honorable député d'Hamilton et certains autres députés également naïfs, pourront faire leur profit. J'espère que, lorsqu'ils monteront aux autres ou se représenteront à eux-mêmes la population se sauvant du pays, comme le pèlerin quittant la cité de la destruction, ils se rappelleront ces faits qui pourront apporter un remède efficace aux transports de leur cerveau.

Dans les rapports de l'immigration des Etats-Unis, je crois que le nombre des personnes qui ont quitté le Canada pour s'établir là-bas est comme suit :

Pour 1868-9.	30,921	Pour 1874-5.	23,949
“ 1869-70.	53,340	“ 1875-6.	22,379
“ 1870-1.	47,082	“ 1876-7.	22,039
“ 1871-2.	40,288	“ 1877-8.	21,474
“ 1872-3.	37,569	“ 1878-9.	31,156
“ 1873-4.	30,596	gr. de 1879-80.	12,324

Pendant les années que nous avons passées au pouvoir, l'émigration du pays a été de 24,000 par année. Durant les cinq années précédentes, sous le régime des honorables messieurs de la droite, l'émigration du pays a été, en chiffres ronds, de 42,000 par année. Lorsque le premier ministre et ses partisans proposaient de retenir la population au pays, au moyen d'un système d'impôts exorbitants et injustes ; lorsqu'ils parlaient de “ nos compatriotes maintenant obligés de s'expatrier pour obtenir un travail que le pays ne peut pas leur donner,” avaient-ils

réellement étudié les faits ? Je leur demanderai alors, comment il se fait que, sous leur administration, le Canada ait perdu, chaque année 18,000 âmes de plus de sa population, que sous notre gouvernement ? Comment il se fait que, dès leur retour au pouvoir, le nombre des émigrants s'accroît de 10,000, et que, aujourd'hui où le remède qu'ils ont proposé à ses coutées franches, l'excédant menace de s'élever à 40,000 émigrants pour l'année courante ?

Nous avons dit que, prenant pour acquise l'existence d'une dépression, le remède qu'ils proposaient ne ferait que l'aggraver au lieu de l'amoindrir.

Le temps a justifié notre manière de voir et condamné la leur. La sagesse de leur politique fiscale est la sagesse du nécromancien ; elle les met sur le même rang que les docteurs de la Pluie de Natal.

Les honorables messieurs de la droite nous ont reproché la perte de notre population lors que nous perdions moins de 22,000 âmes par année ; et ils veulent que nous gardions le silence quand ce chiffre s'élève maintenant à plus de 60,000 ! Pourquoi leurs lamentations ont-elles cessé et pourquoi ont-ils séché leurs larmes ? Les honorables messieurs ont pleuré et soupire, jusqu'à l'épuisement, et, aujourd'hui, ils peuvent supporter, sans éprouver les mêmes angoisses, une perte bien plus grande. Or, si le chiffre de l'émigration peut être donné comme une mesure de la prospérité du pays, chaque année, ce chiffre est complètement contre l'administration des honorables messieurs et en faveur de la nôtre. Est-il donc raisonnable de croire, que, avec cet état de choses, il a valu mieux pour Hamilton de même qu'il était moins avantageux pour le pays, que Hamilton prospérât à mesure que le pays s'enfonçait dans l'ornière ?

J'en ai dit assez, je crois pour établir que le jeune et bouillant député d'Hamilton n'est ni un guide sûr ni un témoin sur lequel on puisse compter. Le *Times*, d'Hamilton, un journal d'affaires, bien renseigné et digne de foi, dit qu'il y a actuellement 528 maisons vacantes dans la ville, contre 327 en 1878. Il est vrai que l'honorable député nie cette assertion ; mais sa dénégation est tout à fait singulière. Il a dit qu'il ne croit pas le *Times*. Il a commencé à donner des rai-

sons qui font qu'il y a un si grand nombre de maisons vacantes, puis il a avoué qu'il n'y entendait rien. Le *Times* dit que la population actuelle de la ville est moindre qu'en 1878. Il fait remarquer que non-seulement le nombre de maisons vacantes est plus considérable, mais que l'almanach des adresses contient moins de noms. Et qu'elle est la réponse de l'honorable monsieur et de ses amis ? Que le commerce a repris son élan, qu'il est arrivé un grand nombre d'ouvriers habiles et qu'ils ont tous de l'emploi. Cependant, le témoignage du département de l'immigration le contredit sur ces points. Les nouveaux arrivants ne sont pas des ouvriers et des artisans ; le département, dans le cours de l'année, les a dissuadés de venir dans ce pays.

Il est vrai qu'on a dit au peuple : " Vous n'avez pas besoin d'un marché étranger ; nous vous trouverons un marché ici même ; nous allons faire surgir des villes et des villages. Chaque maison du pays pourra voir la fumée s'élever des ateliers et des manufactures. Les terres infertiles seront converties en champs de blé, en jardins." Ce jour heureux n'a pas encore commencé à poindre ; et les boutiques désertes, les maisons inhabitées, la liste croissante des faillites, l'émigration qui continue à augmenter, tout concourt à contredire les assertions de l'honorable député d'Hamilton.

L'honorable monsieur nous a parlé d'une fabrique de moyeux et de rais, établie dernièrement dans cette ville. On m'informe que cet établissement n'est pas nouveau ; ils existait déjà à quelques milles de la cité. On l'a transféré à Hamilton parce que cet endroit offrait de plus grandes facilités pour expédier les produits.

Le présent tarif n'a eu absolument rien à faire avec son existence. Il dit que cet établissement débourse annuellement \$15,000 en salaires et \$20,000 en achats de blocs de chêne. Ces chiffres, si l'on accorde une moyenne raisonnable pour l'usure et les dividendes, nécessiteraient des ventes annuelles de \$50,000 et plus. Cet établissement n'est qu'une unité au milieu d'un grand nombre et la production qu'on lui attribue est de près du double de la valeur de tous les moyeux et rais importés dans le pays sous l'ancien tarif.

L'honorable monsieur croit-il donc pou-

voir convaincre la Chambre que cette industrie était considérablement gênée par la compétition autrefois, et qu'elle reçoit aujourd'hui une grande impulsion de la taxation, en présence du fait que l'importation des wagons et des voitures a été augmentée ?

L'honorable député nous a parlé d'un agent américain d'émigration qui a demeuré à Hamilton pendant que nous étions au pouvoir, mais qui, depuis lors, a fermé son bureau et s'en est allé. Si les faits sont tels qu'on les représente, ils s'expliquent facilement. Il est évident que cette agence n'a pas été discontinuée parce que les Canadiens ont cessé de passer la frontière : ce courant d'émigration a pris des proportions énormes. L'agence n'a plus sa raison d'être. Le gouvernement du Canada a pris à tâche de se débarrasser d'une population qui menaçait de devenir remuante parce qu'on l'avait trompée. Il y a réussi mieux qu'il n'a coutume de le faire dans ses actes publics. Si l'honorable monsieur avait été curieux de connaître les raisons qui ont fait fermer ce bureau d'agence, on lui aurait, sans doute, appris que le ministère auquel il donne son appui pousse si vigoureusement le travail de l'expatriation, que son zèle rend complètement inutile la présence des agents des Etats-Unis.

Les arguments de l'honorable député de Cardwell, sur ce sujet, m'ont fait sourire. Il a été forcé de défendre la conduite de la ci-devant administration contre les attaques que lui et d'autres avaient pris l'habitude de lancer. Il a admis que l'émigration du Canada aux Etats-Unis se continue, et que les causes qui la produisaient en 1878 ont encore leur effet. Il fait allusion à des faits que j'ai eu l'honneur de signaler à l'attention de cette Chambre il y a déjà quatre ans. Pour les ministres, la défense de l'honorable monsieur n'est pas une défense, c'est la plus dure condamnation. Ils ont dit que cette émigration du Canada était le résultat de l'incapacité, de la négligence du ministère. Quel que fut le motif qui déterminait l'émigrant à quitter le pays, le gouvernement qui ne pouvait lui offrir des motifs plus puissants pour l'engager à y rester, était au-dessous de sa tâche. Et, lorsque nous avons prié les honorables ministres actuels de nous indiquer leur remède, afin que nous puissions discuter son mérite, ils ont refusé de le faire.

M. MILLS.

“ Nous ne pouvons pas, nous disaient-ils, vous dévoiler notre politique avant le jour où l'on nous aura conté l'administration des affaires du pays. Ce jour-là, nous ne serons pas la mouche du coche, nous serons des hommes d'Etat, accomplissant les devoirs de leur haute position.” Eh ! bien, ce jour-là est venu, et que voyons-nous ? L'émigration aux Etats-Unis a augmenté et augmente dans des proportions énormes.

L'honorable député de Cardwell se lève pour nous faire un éloge pompeux des Etats-Unis. Il signale leurs progrès rapides, et déclare qu'en présence d'un sol si attrayant s'étendant au sud et à l'ouest du nôtre, ses amis sont impuissants à retenir les Canadiens au pays ; que nous sommes un peuple migratoire, incapables de nous attacher au sol, appauvrissant les terres que nous cultivons et prêts, lorsqu'elles ne produisent plus, à nous transporter en avant, comme une nuée de sauterelles, pour dévaster de nouveaux endroits. Et voilà l'aveu de ce gouvernement paternel qui a obtenu le pouvoir sous de faux prétextes, et qui admet aujourd'hui qu'il a promis plus qu'il ne peut faire, et prétend que nous n'avons pas droit d'exiger de lui l'accomplissement d'une tâche aussi impossible.

Voilà l'aveu de ces hommes qui ont prétendu que nous avons livré notre peuple à l'esclavage de l'étranger, que nous en avons fait des bûcherons et des porteurs d'eau aux gages de leurs voisins ; et que l'honorable premier devait être pour lui encore plus que Moïse, Josué et Néhémiah réunis. Aujourd'hui, tout est changé. Et tandis que l'honorable député de Cardwell admet, d'un côté l'impuissance, l'incapacité du gouvernement à empêcher l'émigration aux Etats-Unis, d'un autre côté, il passe complètement sous silence le fait que l'émigration, ayant une moyenne annuelle de 24,000 pendant les cinq années de notre régime, atteignait, durant les cinq années précédentes, le chiffre de 42,000 ; que, lorsque les tories ont repris le pouvoir, l'émigration du pays a augmenté de plus de 10,000, et que, cette année, elle menace de dépasser le total de nos trois dernières années.

L'excédant énorme de cette année est dû, sans doute, en partie, aux efforts infatigables de l'honorable ministre de l'agriculture, à cet esprit large et cosmopolite

qui l'a distingué dernièrement dans ses actes administratifs, et qu'il a tâché, dans une circonstance mémorable, de dissimuler avec tant de timidité. Il y a eu cependant d'autres causes que je pourrais signaler, mais la chose est inutile aujourd'hui ; le simple exposé des faits porte en lui-même la censure du ministère. Il y a ce fait notoire et indéniable, c'est que l'état de choses que les ministres regardaient comme un malheur auquel le parlement apporte remède et dont il était responsable, est encre bien plus accentué sous leur régime que sous le nôtre.

Avant d'entrer dans la discussion même du tarif, je voudrais relever quelques-unes des assertions faites devant cette Chambre, par le ministre des canaux et des chemins de fer. L'honorable monsieur a pris une attitude provocante ; ce n'était, cependant, pas pour inviter quelqu'un de la gauche à entrer en lice avec lui ; c'était pour nous inviter à une joute avec deux ou plusieurs de ses confrères. Il a fait un éloge pompeux du ministre des finances parce que ce dernier a eu recours à sir A. T. Galt pour l'aider à sortir de son impasse. Il nous a dit que c'était là un acte digne de louanges et qu'il enviait presque le sort d'un ministre des finances qui a pu ainsi justifier sa position en face du pays. Or, nous savons tous ce que cela veut dire. La défense de l'honorable ministre des chemins de fer a dû être plus pénible pour le ministre des finances que tout ce que nous avons pu dire de ce côté-ci de la Chambre. Pour nous, nous ne portons pas un intérêt spécial au sort du parti tory, mais nous ne pouvons pas nous empêcher de remarquer les assauts que les chef rivaux se livrent en notre présence.

L'honorable premier ministre, présumant que le parti était incapable de lui choisir un successeur, a désigné, il y a trois ans, à Kingston, le député de Cumberland comme le futur généralissime. Il a prédit, en cette circonstance, l'arrivée prochaine de son propre trépas en politique. Il a promis de rejoindre avant longtemps la foule de ces héros qui, il y a bien des années, ont fait une longue et rude guerre au gouvernement responsable, au régime des municipalités, à la suppression des privilèges de l'Eglise établie, et qui ont déposé pour jamais leurs épées et leurs antiques armures. Hérodote et Pilate sont redevenus amis. L'honorable député de Cumberland a

éprouvé un mécompte ; la promesse n'a pas été tenue de la manière dont il l'entendait.

L'honorable ministre des finances, pendant les mauvais jours du parti, s'était retiré au fond de sa province en laissant ici son chef malade et presque tout le fardeau sur les épaules du député de Cumberland : voilà qu'aujourd'hui, il reprend son portefeuille, et vient s'interposer entre le ministre des chemins de fer et la succession qui lui était promise. Nous ne pouvons donc être surpris de voir ce dernier se venger sur son chef qui l'a désappointé, et sur son collègue qui l'a supplanté. Il ramène avec ostentation devant la Chambre le scandale du Pacifique ; il en fait l'éloge. Il signale à la reconnaissance du pays tous ceux qui y ont pris une part quelconque. Je reconnais que l'honorable député a du sens, mais je déclare que quiconque possède le sens commun et des sentiments ne peut pas, sincèrement, défendre cette transaction. En accordant le bon sens à l'honorable monsieur, je suis obligé de ne pas croire à sa sincérité. Il ne défend pas cet acte parce qu'il le croit susceptible d'être défendu : pourquoi donc vient-il en faire parade devant la Chambre ? C'est uniquement pour piquer et taquiner ses collègues ; pour leur rappeler à eux et à leurs partisans, pour rappeler au parti, que c'est lui qui est l'homme au passé sans tache, sous la conduite de qui le parti peut reprendre une vie nouvelle et entreprendre une nouvelle étape :

“ L'honorable monsieur, dit-il, oublie que le peuple du pays n'a pas perdu de vue qu'après sept années de l'administration la plus prospère qui ait jamais couronné les efforts d'aucun gouvernement au Canada, le chef du cabinet a fait appel au peuple et a obtenu son support ; qu'il est sorti de la lutte avec une majorité raisonnable, capable de lui permettre d'administrer les affaires publiques. Il oublie qu'il sait parfaitement, et que tout homme intelligent de ce pays sait également, que le parti qui a été ainsi vaincu dans sa lutte pour obtenir le pouvoir, a foulé aux pieds les principes qu'il avait soutenus du côté de l'opposition ; qu'au moyen des procédés les plus entachés de corruption, il a réussi à former une coalition préparée de longue main, et qu'après avoir recueilli assez de forces pour s'emparer du pouvoir et s'en être emparé, il a surpris nuitamment le peuple du pays, sans l'avertir de ce qu'il voulait tenter, et à la faveur de la surexcitation causée par une transaction qui, lorsqu'elle a été comprise dans sa véritable lumière, a été regardée par le peuple, comme ne faisant rejaillir aucun blâme sur ceux qui y avaient été mêlés. Après que le peuple eut entendu pendant cinq ans discu-

ter cette transaction qui lui avait été présentée avec tant de hâte, et qui avait permis aux honorables messieurs de la gauche d'extorquer au pays un verdict irréfléchi; lorsqu'on s'aperçut que l'homme même, qui était l'auteur de ce coup de main, et qui avait, par les menées les plus corruptrices, réussi à créer cette excitation dans le public, refusait l'offre qui lui était faite de venir appuyer par son serment ce qu'il croyait savoir, le peuple rendit le pouvoir à mon honorable ami et à ses collègues, avec une majorité écrasante."

Nous savons tous que ce que l'honorable monsieur désirait, c'était de pousser son parti à opérer le changement promis. Il sait bien quels sont les faits. Il sait que les \$393,000 que sir Hugh Allan dit avoir payées ont été payées pour obtenir une charte avec un subside de \$30,000,000 en argent et un octroi de 50,000,000 d'acres de terre. Ce qu'il s'attendait de recevoir venait du public; ce qu'il a donné ou payé n'a pas été donné ou payé au public.

Jusqu'à présent, l'honorable monsieur a déclaré n'avoir eu aucune connaissance de la transaction. Il a travaillé à se maintenir à l'écart. Il n'a manifesté aucun désir de participer à une affaire pour laquelle il louange ses collègues. Pourquoi se montrerait-il si désireux de ne pas partager la gloire qu'il dit en rejaillir sur tous ceux qui y ont pris part?

L'honorable député de Selkirk nous a dit quelle envie le ministre des chemins de fer nourrit de devenir premier ministre. Nous savons qu'il n'est pas insensible aux honneurs publics, qu'il n'est pas sans ambition. Il ne porte pas ses honneurs comme Duncan. Pourquoi donc insiste-t-il pour que ses collègues proclament la gloire d'une transaction à laquelle il désire tant qu'on le sache étranger? La raison en est palpable. Il veut leur rappeler l'avantage qu'il a sur eux. Sa défense n'a pas pour but de plaire, mais de réveiller. Autrement, pourquoi l'honorable monsieur essayerait-il de provoquer la discussion sur laquelle le public a rendu son verdict, lorsqu'elle lui a été soumise? L'honorable ministre des chemins de fer verra que la question du chemin de fer même est encore devant le pays, que le peuple commence à apprécier les dangers de cette entreprise, et que les intérêts du jour, sont plus que suffisants pour occuper son attention.

L'honorable député de Cumberland a fait allusion à une lettre que j'ai reçue

de sir A. T. Galt, se rapportant à certains extraits que j'ai cités de son exposé financier, mais qui n'avaient pas été rapportés avec exactitude dans cette circonstance.

Il dit :

"Lorsque le ci-devant ministre de l'intérieur a pris sur lui de citer ses paroles (de sir A. T. Galt), comme appuyant la politique de ses collègues, il lui a été répondu par un démenti formel de ce qu'il avait déclaré à la Chambre. L'honorable monsieur ne peut pas avoir oublié le fait qu'il est resté pendant trois jours tremblant sur son siège avec une lettre dans sa poche, mais qu'il n'a jamais pu recueillir assez de courage ou de franchise pour lire cette lettre, bien qu'elle renfermât une réfutation des idées prêtées à sir A. T. Galt."

Je n'ai pas oublié les faits, et je suis encore sous l'impression, établie depuis longtemps, que l'honorable monsieur est intellectuellement incapable de citer les faits correctement dans aucun cas. La déclaration que je viens de lire est un de ces tupperismes proverbiaux qui sont toujours exactement opposés aux faits. Durant le débat en question, j'avais parlé assez longuement, et quand je lus des extraits des exposés financiers de 1862 et 1866, et que l'honorable monsieur fit remarquer lui-même que sir Alexander avait changé d'opinion depuis lors, je lui rappelai que le même sir Alexander avait répété depuis cette opinion en Chambre et que, dans tous les cas, il n'était pas une autorité plus grande d'un côté que de l'autre, en supposant que les partisans de la protection pussent montrer qu'il les soutenait. La lettre à laquelle on fait allusion ne prouvait pas que je me fusse trompé beaucoup sur ce point; car si elle indiquait, chez sir Alexander Galt, un désir de rompre avec les opinions définies qu'il avait auparavant exprimées, elle faisait voir aussi qu'il refusait de donner dans la politique de protection, comme le ministre des chemins de fer et l'honorable T. N. Gibbs cherchaient à le faire croire.

J'ai dit à sir Alexander Galt que, si la Chambre me le permettait, je lirais cette lettre dans l'occasion. Lors de cette discussion, un grand nombre de membres ont pris la parole après que j'eus reçu la lettre. Le soir même du débat, qui s'est prolongé jusqu'au jour, j'ai attendu l'occasion de lire la lettre, mais le ministre actuel des douanes s'y est opposé ainsi que l'honorable M. Holton, qui m'a informé

que sir Alexander lui avait dit m'avoir écrit, et qu'il avait répondu à sir Alexander qu'il s'opposerait à la lecture de la lettre ; que s'il voulait se faire entendre dans l'enceinte du parlement, il devait s'y faire porter par les suffrages du peuple. Si cette lettre n'avait eu pour but que de corriger une erreur, j'aurais demandé à la Chambre la permission de la lire de suite ; mais elle ne se bornait pas à cela ; elle exposait les opinions de l'auteur sur la politique du jour, dans un sens contraire à celle du gouvernement ; elle montrait aussi que l'honorable monsieur avait, en partie du moins, oublié ce qu'il avait déjà dit sur le sujet, et j'aurais été injuste envers moi-même et envers le gouvernement en lisant cette lettre sans un mot de commentaire. J'ai répondu à la lettre et je l'ai envoyée aux journaux avec ma réponse. Les deux ont paru dans la presse réformiste, mais la lettre de sir Alexander seule a été publiée par les journaux qui supportent nos adversaires. Si cela peut faire plaisir au député de Cumberland, je puis l'assurer que je n'ai pas tremblé pendant trois jours, ni pendant un jour, ni un seul instant. J'aimais à citer les faits, et ces faits n'avaient rien qui pût me rendre inquiet ou me causer de l'appréhension.

Il s'est produit dans ce débat, une chose remarquable, c'est que le député de Cardwell s'est fait l'interprète et le commentateur des discours du ministre des chemins de fer ; et il est impossible de ne pas remarquer la ressemblance frappante qui existe entre l'interprétation et le texte. L'honorable député de Cardwell passe depuis longtemps pour fournir au ministre des chemins de fer, les matériaux nécessaires dans ces circonstances, chaque année, et la conduite des deux honorables messieurs aide beaucoup à confirmer cette rumeur. On peut, sans se consulter à l'avance, tomber d'accord sur la vérité, mais donner dans la même erreur indique qu'il y a eu une entente préalable.

Dans sa critique du discours de mon honorable ami d'Huron-Centre, le ministre des chemins de fer et des canaux s'exprime de cette manière :

"L'honorable monsieur a osé parler de l'augmentation du coût de l'administration du pays, amenée par le gouvernement du chef actuel du cabinet, pendant la période qu'il a déjà passée au pouvoir. Il oublie de dire à la Chambre que tandis que la dépense la plus

considérable et la plus prodigieuse du gouvernement qui a précédé son arrivée au pouvoir a été de \$22,800,000, lui-même, après les promesses de son parti de pratiquer l'économie, a présenté un premier état estimatif de dépense s'élevant à vingt-six ou vingt-sept millions de piastres. On n'a qu'à ouvrir le statut de 1874 ; on y trouvera la preuve que l'honorable monsieur a présenté, cette même année un état estimatif de \$20,168,000 ; et pourtant c'est lui qui accuse aujourd'hui de folle extravagance mon honorable ami le ministre des finances, parce que son estimation est de vingt-quatre millions, sur lesquels il faut défalquer un million pour des intérêts additionnels et \$600,000 pour le fonds d'amortissement."

J'étais embarrassé, comme tout le monde d'ailleurs, de trouver comment l'honorable monsieur a pu obtenir un chiffre aussi éloigné de la vérité. Le discours du député de Cardwell est venu résoudre l'énigme. Il n'était pas tout à fait content de la manière dont le ministre des chemins de fer s'est acquitté de sa tâche. Il a fait appel à la loi et aux témoignages. Il est venu en Chambre armé de deux statuts et nous a lu les totaux mentionnés dans les bills de subsides pour deux années ; ces bills de subsides dans lesquels on omet toute cette partie du budget qui forme une charge permanente sur les revenus du pays, mais où l'on inclut la dépense prévue sur le compte du capital. Nous avons rarement le spectacle d'une plus grande aptitude pour une semblable besogne que celle dont ont fait preuve le ministre et son mentor dans la circonstance en question. Ce sont ces messieurs qui s'érigent en tribunal pour juger le député d'Huron-Centre, et qui se font gloire d'exposer l'impuissance en tutelle du ministre actuel des finances. Ils se doivent à eux-mêmes et doivent à la Chambre la preuve que cette erreur est le résultat de l'ignorance et non de la mauvaise foi. L'honorable député de Cardwell a montré sa sincérité en produisant les statuts de 1875 et 1876, et le ministre des chemins de fer semble avoir apporté l'estimation de 1873 dans le même esprit. Il a peine beaucoup pour expliquer d'une manière satisfaisante la position insoutenable qu'il a prise au sujet de l'effet des impôts sur le charbon ; voici ses paroles :

L'honorable monsieur sait-il que tout l'impôt sur la farine et le charbon au Nouveau-Brunswick, ne s'élèverait par année à trois centins par tête de population ? Et on pourrait en dire autant de la Nouvelle-Ecosse. Ne sait-il

pas que l'impôt sur le charbon a fait baisser les prix à Saint-Jean.

M. MACKENZIE : Comment cela ?

SR CHARLES TUPPER : Si l'honorable monsieur n'est pas encore en état de répondre lui-même à cette question, il faut avouer que le débat est à recommencer. Si vous donnez à une mine un marché qui lui permette d'extraire 100,000 tonnes, elle pourra vendre le charbon à un prix plus bas avec de plus grands profits que si elle n'avait qu'un marché moins considérable de moitié. (Marques d'approbation.) La vente du charbon, dans les provinces maritimes, a beaucoup augmenté, durant l'année dernière. L'impôt de 50 centins aurait assuré aux mines de la Nouvelle-Écosse les marchés d'Ontario, et en ce qui concerne les villes de Toronto et d'Hamilton, le charbon s'y est vendu avec profit ; mais personne n'ignore que pendant la durée de cet impôt de 50 centins, le prix du charbon, l'année dernière a baissé au-delà de toute prévision, et, en conséquence, le tarif n'a pas pu produire l'effet qu'il aurait produit dans des circonstances ordinaires et qu'il produira lorsque la prospérité plus grande des États-Unis aura fait hausser les prix."

Pourquoi, suivant l'honorable monsieur, Saint-Jean a-t-il son charbon à plus bas prix ? Parce que, dit-il, l'impôt lui a donné un plus grand marché ; les mineurs de la Nouvelle-Écosse ont vendu plus de charbon au Canada, parce que l'impôt a exclu les charbons anglais et américains ; et, faisant des ventes plus considérables, ils ont pu baisser les prix. Malheureusement pour la théorie de l'honorable monsieur, elle ne s'accorde pas avec les faits. L'extraction du charbon, à la Nouvelle-Écosse, l'année dernière, n'a pas été plus considérable mais moindre que l'année précédente, et la raison qu'il donne comme cause de la baisse dans les prix à Saint-Jean, tombe aussi à plat.

Mais ce n'est pas cela qui pourrait embarrasser le moins le ministre des chemins de fer. C'est un économiste qui est prêt à accuser ceux qui ne partagent pas ses opinions d'être dans l'ignorance et de n'avoir pas pu saisir les rudiments de sa science. L'honorable monsieur admet que le prix du charbon était tombé, aux États-Unis, et qu'une hausse là-bas aurait fait monter les prix ici. On peut donc voir que, après ses belles promesses d'assurer un marché et de bons prix à tous les produits canadiens, il est forcé d'admettre que le prix de notre charbon a été réglé par le prix du charbon américain, et que, sans cet impôt, notre population aurait acheté son charbon à meilleur marché.

M. MILLS.

Quelques instants auparavant, il avait signalé ce qu'il appelle la position humiliante de l'Angleterre sous sa politique de libre-échange ; lord Derby aurait dit au peuple qu'il ne lui restait plus qu'à s'expatrier ; lord Salisbury, de son côté, aurait répondu à une députation de raffineurs que "l'Angleterre ne pouvait exercer aucune pression sur la France ou l'Amérique, parce qu'elle n'avait rien à leur offrir." L'honorable monsieur a laissé entendre que lui et ses collègues ont plus de sagesse que Cobden et Peel. Il allait conserver le pouvoir de forcer la main aux États-Unis. Il allait sauver notre peuple du danger d'obtenir trop de choses pour son argent ; et après avoir plané sur tout l'ouest de l'Europe et l'Amérique du Nord, il termine sa course gigantesque en nous disant que nos voisins—dont il a vanté la sagesse supérieure, dont il a demandé d'imiter le système exclusif comme offrant la perfection du genre—ont un système de mauvais voisinage qu'il promet de punir par un système de représailles d'année en année, système sur lequel le gouvernement pouvait compter en toute confiance pour faire face aux charges croissantes qui pèsent sur le pays.

Or, si le bien-être du pays exige que le parlement légifère de façon à égaliser la valeur des importations et des exportations telles qu'elles paraissent dans les rapports du commerce et de la navigation, dans ce cas, jamais le Canada n'a été dans une pire position, jamais il n'a été plus mal servi que depuis 1872 à 1874 inclusivement. Voyons les faits. Depuis l'union à venir jusqu'à la fin de l'année dernière, nos importations ont excédé nos exportations, en valeur, \$259,977,295, nos importations étant de \$1,173,092,214, et nos exportations de \$913,115,019. Plusieurs membres de la droite croient que nous nous sommes endettés pour le montant de cette différence. Ils voient là un malheur qu'ils ont pris à cœur de réparer, et dont ils veulent prévenir le retour. Que le ministre des chemins de fer ne permette d'appeler son attention sur cet âge de Saturne auquel il fait si souvent allusion, à cette époque où ses collègues et lui avaient fait du Canada un jardin des Hespérides, où le peuple ne connaissait aucun besoin, où il n'y avait ni rouille ni broussure et où la sagesse du gouvernement et son pouvoir de bénir :

étaient plus grands que le pouvoir de la Providence à dispenser le châtement. Sous la loi de Moïse que le député de Leeds voudrait nous voir suivre, chaque membre du gouvernement devrait être puni de mort à cause de l'arrogance impie de ses prétentions. Cela n'est qu'en passant. Le chiffre de la consommation, pour les trois années que j'ai nommées, a été pour 1872, de \$107,709,116 ; pour 1873, de \$127,514,594 ; et pour 1874, de \$127,404,169, formant un total, pour les trois années, de \$362,627,879. Durant la même période l'excédant des importations d'articles de consommation sur les exportations a été, pour 1872, de \$41,534,989 ; pour 1873, de \$47,627,269 ; et, pour 1874, de \$49,475,750, formant, pour les trois années, un excédant total de \$139,638,008. Si la manière de voir du gouvernement actuel est la bonne, ces trois années n'ont pas été des années heureuses, mais plutôt un temps de folie. Je ne doute pas qu'elles n'aient été une époque de hausse surfaite. Je suis certain que l'honorable monsieur a perçu des impôts sur des articles importés en plus des besoins actuels du marché, que les marchandises importées durant cette époque n'ont été consommées que pendant les années subséquentes et que le revenu qu'elles ont produit appartenait à ces années subséquentes. Si l'honorable monsieur est dans le vrai, son gouvernement a perçu des impôts sur des articles d'une valeur de \$139,000,000 pour lesquels le pays s'est endetté d'autant. S'il est dans le vrai, pendant l'époque à laquelle il fait allusion, non-seulement le peuple a dépensé tout son revenu, mais il a entamé une bonne partie de son capital, et, néanmoins, il voudrait que nous considérassions cette époque comme une ère de prospérité sans précédent. Que penserait-on d'un homme qui hypothéquerait son bien pour une somme considérable, et qui regarderait cet argent comme une partie de son revenu ? On le croirait plus digne d'être interné à Saint-Luc que d'occuper un siège en Chambre.

Je ne soutiens pas l'honorable ministre dans le blâme qu'il jette sur son ancienne politique fiscale et celle de ses collègues ; et je ne m'accorde pas non plus avec lui sur la voie dans laquelle il voudrait maintenant faire marcher le pays. En prenant ensemble un groupe d'années, on voit que ce qui a été acheté a été payé, et que les

éléments qui sont entrés dans ces paiements peuvent facilement s'analyser. Les causes qui ont jusqu'à présent influencé le chiffre de nos importations, ont varié suivant les époques, sans compter l'esprit de spéculation dans les périodes de surexcitation dont je parlerai tout à l'heure ; mais avant d'entamer ce sujet, je veux appeler l'attention sur certains points que le ministre des chemins de fer a omis.

Pendant les trois dernières années de notre administration, nos revenus douaniers ont été, en moyenne, de \$12,700,000 ; tandis que pour les trois années dont j'ai déjà parlé, ils ont été de \$13,500,000 environ, sous un tarif moins élevé. Si, pendant ces trois années, on a acheté à crédit des articles dont le marché n'avait pas besoin, le revenu qu'on en a perçu aurait dû être porté sur les années subséquentes pendant lesquelles ces articles ont été consommés. Et puisque les grandes importations sont regardées comme un mal, tandis que les grandes importations doivent être considérées comme un bienfait, examinons les exportations.

Pendant notre régime, l'exportation des produits canadiens a été de \$68,000,000 à \$79,000,000, en moyenne, par année. Sous l'administration des honorables messieurs de la droite, cette exportation a varié entre \$53,000,000 et \$80,000,000. Mais la valeur moyenne des exportations sous notre gouvernement, a été de \$71,000,000, tandis que sous le régime des honorables messieurs, elle a été de \$7,000,000 en moins.

Si nous étudions les banques du pays, nous y trouvons les mêmes preuves de l'augmentation de la richesse publique pendant notre administration ; de sorte qu'il n'est pas vrai que le pays fût riche et prospère sous le gouvernement tory et que le règne des réformistes l'ait appauvri. Je ne suis pas de cette politique des honorables ministres qui a pour principe que le commerce peut être sagement contrôlé par une législation fiscale.

Je ne suis pas, non plus, deceux qui croient que notre dette commerciale se mesure par la différence apparente entre la valeur des importations et celle des exportations du pays. On ne peut pas avancer une théorie plus absurde. Chaque cargaison de produits exportés qui se perd en mer ou qui, pour une raison ou pour une autre, n'atteint pas un port étranger et ne rapporte aucun profit, gonfle le

chiffre des exportations, mais n'ajoute rien aux importations; et, néanmoins, personne ne pourra croire que le pays bénéficie d'un réglemant semblable de nos transactions commerciales avec l'étranger. Je ne veux pas dire non plus que la grande différence entre les deux opérations puisse se régler par les profits résultant de la vente des produits exportés sur le marché étranger. Notre marine marchande gagne beaucoup d'argent en faisant le commerce de transport par tout le monde. Une partie de cet argent contribue à augmenter le capital disponible du pays, une autre partie est consacrée à l'achat des produits domestiques, tandis que le reste est affecté à l'achat de produits apportés de l'étranger.

Mais il entre d'autres éléments dans le réglemant de nos comptes de commerce. Depuis la Confédération nous avons augmenté notre dette publique d'environ \$91,000,000, ou d'environ \$74,000,000, si nous écartons les dettes des provinces, dont nous sommes chargés. Une partie de cette somme a été dépensée à l'étranger pour acheter les matériaux nécessaires aux travaux publics, une autre partie a été payée en salaires et a servi à acheter le thé, le sucre et autres épicereries, les marchandises et autres articles importés, et ce qui a été ainsi dépensé contribué à diminuer d'autant la colonne des importations de notre commerce national. D'un autre côté nous avons de grands travaux entrepris par des corporations privées. Voyez combien de milles de chemins de fer ont été construits par ces compagnies, dans presque toutes les provinces, depuis 1867. Je ne fais que jeter un coup d'œil rapide sur cette dépense de capitaux et je vois, cependant, que les provinces et les municipalités y ont affecté plus de \$21,000,000, tandis que les capitalistes étrangers y ont consacré quatre-vingts ou peut être cent millions additionnels. Or, cet argent, de même que celui qui a été emprunté par le gouvernement, a été, soit sur le champ même, soit après avoir été payé en salaires, expédié à l'étranger pour acheter des matériaux pour les chemins de fer, ou bien les articles nécessaires à la consommation du travailleur; de sorte que nous augmentons aussi notre pouvoir d'acheter d'environ \$15,000,000 par année. D'où il résulte, suivant moi, que nous n'avons aucune raison de croire qu'il y ait eu un excédant d'importations pendant les der-

M. MILLS.

nières années, ou que ce pays soit maintenant très-endetté, pour avoir importé des objets de fabrique étrangère. Je ne crois pas que nos relations commerciales avec l'étranger fussent sous le coup d'un danger qui nécessitât l'intervention du gouvernement. Je ne crois pas non plus que les moyens du pays fussent de beaucoup diminués si l'on discontinuait les emprunts que fait le gouvernement et si l'on suspendait pour le moment les travaux gigantesques que nous avons entrepris. Les ouvriers qui travaillent aujourd'hui et gagnent leurs salaires dans ces entreprises pourraient en faire autant en ouvrant de nouvelles terres ou en travaillant à gages sur les terres établies.

Cependant, plusieurs de ces entreprises ont ajouté dans une mesure importante à la richesse du pays. Prenons, par exemple, le chemin du Canada Southern. Je crois ne pas me tromper de beaucoup en disant qu'il a augmenté de 25 pour cent la valeur du sol sur une profondeur de cinq milles de chaque côté et dans toute la longueur de son parcours; et, néanmoins, dans toutes les discussions sur la balance du commerce, des détails semblables sont complètement mis de côté.

Mais il y a d'autres mises de fonds qui ne présentent pas les mêmes résultats. Des compagnies privées consacrent de temps à autre leurs capitaux à des entreprises qui ne donnent aucun profit; nous n'avons pas lieu, toute fois, de nous occuper spécialement ici d'erreurs de ce genre. Dans ces entreprises, s'il y a une perte, elle ne retombera pas sur le pays, mais sur les riches capitalistes étrangers qui y ont fait un mauvais placement de leurs capitaux. Mais lorsque c'est le gouvernement qui affecte son argent à des travaux sans profit, le cas est tout à fait différent. Le pays est tenu en honneur de rembourser la perte, qui retombe sur le peuple.

Depuis l'union, nous avons payé en intérêts sur notre dette la somme de \$69,844,350, et pour l'administration de cette dette, nous avons \$3,155,163 de plus, ce qui fait, en chiffres ronds, \$73,000,000. Actuellement, l'intérêt et le coût de la question se monte annuellement à \$7,500,000, c'est-à-dire plus que nous dépensons en moyenne par année sur le compte capital.

Quelle est donc la conclusion qui découle forcément de ces faits. N'est-ce pas que si nous étions sans dette, la

somme que nous sommes obligés de payer pour les intérêts suffirait pour mener à bonne fin nos entreprises publiques, sans qu'il fût besoin d'effectuer d'emprunts? Nous ne serions pas obligés de payer constamment de l'intérêt sur le prix d'une "bête morte." J'ai indiqué plutôt que discuté l'objet que devrait avoir notre politique financière. Depuis 1867, nous avons doublé notre dette publique, tandis que nos voisins, pendant la même période, ont payé 30 pour cent de la leur. L'intérêt sur notre dette est aussi considérable qu'aux Etats-Unis, eu égard au chiffre de la population et beaucoup plus considérable sous le rapport des ressources respectives des deux pays. Les avantages dont nous nous vantions, au temps de la Confédération, sont disparus. La politique traditionnelle des Etats-Unis a été de ne pas faire de dettes, ou de s'en libérer le plus tôt possible si la guerre venait à en créer. Jamais les Etats-Unis ne se sont endettés en temps de paix. Ils s'en sont tenus fidèlement à leurs traditions politiques.

M. PLUMB: L'honorable monsieur me permettra-t-il de lui demander ce qu'il pense de la dette de quatre-vingts ou quatre-vingt-dix millions contractée pour la construction du chemin de fer du Pacifique de l'Union?

M. MILLS: Quel que soit le chiffre de cette dette, ce n'était pas une dépense encourue par le gouvernement, mais un prêt fait à la compagnie qui en est responsable au Congrès.

M. PLUMB: La compagnie n'a pas encore payé un sou d'intérêt.

M. MILLS: Cela ne combat en rien l'exactitude de mon assertion. Cette politique a empêché la folle dépense des deniers publics; elle a encouragé l'économie dans la question des affaires de l'Etat; elle a empêché le gouvernement de se lancer dans des entreprises chimériques, coûteuses et ne rapportant aucun bénéfice. Notre position actuelle me prouve au-delà du doute, combien nous aurions gagné en suivant ce principe depuis la Confédération.

Depuis l'union des provinces, nous avons trop escompté l'avenir. Nous nous sommes chargés de lourds fardeaux dont nous essayons de nous débarrasser pour les imposer à des gens qui ne peuvent pas nous punir de notre malhonnêteté, qui ne nous atteindront jamais,

qui n'entreront dans ce monde que quand nous en seront sortis et qui ne pourront que répudier ce que nous avons fait en leur nom pour se protéger contre les effets de notre inconduite. J'accepte ce principe que ceux qui dorment au cimetière n'ont pas le droit de contrôler les paroissiens qui occupent encore des bancs dans l'église.

Tant que nous sommes maîtres du vaisseau de l'Etat, et que nous nous tenons sur le pont la barre en mains, nous avons le droit de diriger sa course; et lors que nous ne sommes plus en état de faire le service actif nous pouvons bien offrir tous les bons avis possibles, mais il nous est interdit de donner des ordres ou d'imposer des obligations.

L'honorable ministre des finances demande, pour le service public, une taxe annuelle de \$30 sur chaque famille du Canada; mais le système d'impôts qu'il a imaginé ne tire pas beaucoup moins de \$45 de chaque. Capitalisez le premier de ces chiffres, que trouvez-vous? Un gouvernement central qui requiert, pour vivre, l'intérêt d'une somme de \$600,000,000. Comparez à ce chiffre, la richesse du pays tel que l'établit votre dernier recensement, et dites-moi comment il est possible que le pays fasse des progrès rapides avec cet énorme fardeau à porter, fardeau qui résulte en grande partie de la politique des honorables messieurs de la droite.

Je suis certainement en faveur de l'économie, mais je crois que le premier pas, le pas le plus important dans cette direction consiste à abandonner votre projet d'emprunt forcé, à éviter le marché de Londres et à mettre fin à vos placements dans des entreprises qui ne rapportent aucun profit. Actuellement, la taxe que le peuple paie, et qui n'arrive jamais jusqu'à la caisse publique, représente une somme capitalisée de \$300,000,000. Ce chiffre représente la valeur des biens-fonds que vous avez réellement mis sous saisie en disant à leurs propriétaires: "Il nous faut 5 pour cent sur cette somme pour venir en aide à certaines industries"; et vous prétendez que ce n'est pas là provoquer le découragement! Le tort est réel; tandis que le profit est très incertain.

Une seule invention nouvelle neutralise la protection que vous prétendez donner, et, cela fait, l'aide que vous apportez, dé-

truit cette émulation de laquelle naît le progrès ; en fin de compte, vous faites plus de mal que de bien à l'objet de votre sollicitude.

Que la Chambre me permette de lui citer certains faits que j'ai recueillis dans le *Scientific American*. Le tableau de la fabrication des chaussures, dans l'Etat du Massachusetts, est comme suit :

Années.	Fabriques.	Ouvriers.	Valeur des produits.
1865..	201	52,821	\$39,870,581
1875..		48,900	59,762,866
1878..	1,500	51,280	102,000,000

Nous avons donc, dans l'espace de treize années un tel progrès dans le mode de travail que deux ouvriers, en 1878 font autant d'ouvrage que sept en 1865.

Prenons les fabriques de coton du Massachusetts en 1865 et en 1875. Le tableau comparatif de ces deux années est à peu près le suivant :

	Ouvriers.	No. de verges.	No. de verges par ouvrier.
1865..	24,151	175,875,000	7,355
1875..	60,170	874,780,000	11,213

Voici un progrès de 55 pour cent, et il faudrait un impôt douanier au même taux pour lui disputer le terrain. Mais il y a une amélioration encore plus sensible dans la production des lainages. Pendant les deux mêmes années, le nombre des ouvriers employés et la valeur des produits se chiffrent de la manière suivante :

	Ouvriers.	Produits.
1865.....	18,753.....	\$45,008,141
1875.....	19,030.....	90,298,280

On voit que la production, par verge, a augmenté dans la proportion de 96½ pour cent. Or, sans ne tenir aucun compte des vices inhérents au système, il est de fait que, dans ce siècle d'inventions, un gouvernement est absolument incapable de donner une protection, car le progrès a été si rapide, durant ces dernières années, que les découvertes et les inventions englobent souvent autant de capitaux que la déperdition ordinaire du matériel. Les inventions du génie défient vos tarifs protecteurs, qu'il vous faut remanier chaque année pour réagir contre les effets pernicieux qu'ils produisent au point de vue de la protection.

Mon désir est de voir toutes les classes de la population sur un pied de parfaite égalité dans leurs efforts pour assurer

M. MILLS.

leur existence ; je veux la prospérité du pays. Je veux voir coloniser nos terres désertes : mais nous ne pourrions jamais arriver à ce résultat qu'en nous libérant de nos dettes et en réduisant considérablement le coût de l'administration. Ce que je viens de dire prouve clairement que les réformes dans la finance et le fisc sont le devoir du moment.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT :

Ce n'est pas sans un sentiment de regret que je me vois obligé de réclamer l'indulgence de la Chambre, à une heure si avancée, mais je craindrais de froisser l'honorable ministre des finances en laissant clore le débat sans m'occuper de son exposé financier. Il a eu l'obligeance de regretter que je ne fusse pas présent, il y a quelques soirs, lorsqu'il a fait un examen assez étendu des remarques que j'avais offertes à la Chambre ; il ne peut pas avoir regretté cette absence plus que je ne l'ai fait moi-même. Cependant, s'il avait éprouvé un désir particulier de faire cette discussion en ma présence, il aurait pu l'ajourner et s'occuper de l'état estimatif. Il m'est, néanmoins, agréable de penser que, dans cette circonstance, je puis faire l'application du distique :

“ Bien que loin du regard,
Cher au souvenir.”

Car, quoique je ne fusse pas présent, l'honorable monsieur a discuté à fond mon discours. Il me serait difficile d'après les rapports que j'ai vus, de me former une idée exacte de ce qu'il a dit, attendu que plusieurs chainons de son raisonnement me semblent avoir été omis.

Je me bornerai donc à relever deux ou trois des assertions les plus importantes, que je crois qu'il a dû faire, d'après le contexte, et je n'entreprendrai pas de le suivre en détail dans les chiffres compliqués qu'il a donnés à la Chambre. Si j'ai bien saisi son discours, et, dans le cas contraire, je désire qu'on me corrige, je crois qu'il a pris quatre positions différentes. D'abord il a déclaré que cette partie de la dépense qu'il estime devoir être requise pour 1880-81, et dont il est régulièrement responsable, est moindre que celle d'aucune année depuis 1873, et notamment, moindre que cette partie de la dépense de 1875-76 dont la ci-devant administration était responsable. Ai-je bien compris les paroles de l'honorable monsieur ?

SIR SAMUEL L. TILLEY : Oui, en tenant compte des additions nécessaires, de l'augmentation de l'intérêt sur la dette et les fonds d'amortissement, et des subsides extraordinaires qui ont été payés. En déduisant ces trois items avec la dépense du Pacifique et de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard—en 1873-74—et la proportion de dépense faite subséquemment, on trouve un état estimatif moins considérable pour 1881, que ce qui a été dépensé en 1873-74.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Voici ce que j'ai compris que l'honorable monsieur a dit : Que l'état estimatif de la dépense dont il se reconnaît responsable accuse actuellement une somme moindre que celle qui a été dépensée depuis 1873.

En second lieu, il a déclaré que l'augmentation de \$11,000,000 dans la dépense, depuis la Confédération peut s'expliquer facilement, et que le gouvernement actuel, y compris son ministre des finances, ne mérite aucun blâme au sujet de cette augmentation.

SIR SAMUEL L. TILLEY : J'ai parlé de l'augmentation de la dette. J'avais en vue l'année 1873 lorsque j'ai dit que la dépense probable pour l'avenir était de \$60,000,000 ; \$10,000,000 pour l'Intercolonial ; \$10,000,000 pour les canaux, \$10,000,000 pour les travaux publics et \$30,000,000 pour le chemin de fer du Pacifique ; et j'ai dit que les honorables messieurs de la gauche ont augmenté ce montant de \$55,000,000, depuis l'année 1873-74 et la fin de l'année dernière.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : L'honorable monsieur ne saisit pas ma pensée. J'ai fait allusion à l'augmentation annuelle depuis 1868. Il y a eu depuis la Confédération, une augmentation de \$11,000,000 ; c'est-à-dire que la dépense, de \$13,500,000, s'est élevée à \$24,500,000. L'honorable ministre des finances s'est clairement déclaré non responsable de ce résultat, et le contexte du rapport montre que c'est bien là ce qu'il a dit ; il a prétendu que lui-même et le gouvernement n'étaient pas blâmables sous ce rapport.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Je n'ai pas dit qui est à blâmer ou qui ne l'est pas. J'ai dit que je regrettais beaucoup de ne pas voir l'honorable monsieur à son siège. Il est difficile pour lui de com-

prendre, d'après des rapports abrégés, ce que j'ai voulu dire. Mes paroles revenaient à ceci : comme on les a accrues de \$13,500,000 qu'elles étaient en 1867, à \$24,500,000 en 1878-79, j'ai expliqué cette augmentation, j'ai montré jusqu'à quel point ces dépenses, ou certaines d'entre elles étaient absolument nécessaires, tandis que pour d'autres il pouvait y avoir des doutes. Les dépenses absolument nécessaires ont été faites aux termes de l'Acte de la Confédération.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : J'ai dit que je croyais, et je crois encore qu'à l'honorable ministre des finances et à ses collègues revient en plus grande partie le blâme, s'il y a eu dix ou onze millions d'ajoutés aux dépenses depuis la Confédération. L'honorable monsieur n'a fait que plaisanter sur le sujet.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Je rappelle l'honorable député à l'ordre ; il n'y a eu aucune plaisanterie dans mes explications.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Je vois que l'honorable monsieur affirme de nouveau ce qu'il a dit, que le ci-devant gouvernement est en grande partie responsable des sérieuses additions qui ont été faites aux obligations du pays. Je nie positivement cette assertion et je vais prouver le contraire. Il a prétendu que le ci-devant gouvernement était responsable des dépenses de 1874-75, et, en cela, il a méconnu trois faits très importants : D'abord, une grande partie de ces dépenses a été causée par l'intérêt additionnel énorme résultant d'ouvrages entrepris par l'administration qui a précédé la nôtre et dont l'honorable ministre des finances était membre ; en second lieu, à notre arrivée au pouvoir, nous avons trouvé que tous les chemins de fer du gouvernement, dans les provinces maritimes avaient été tellement mal administrés, tellement détériorés que, pendant toute la durée de l'administration Mackenzie, il a fallu dépenser, chaque année, une forte somme pour les remettre en bon état, et les honorables députés qui se rappellent les révélations extraordinaires qui ont été faites sur la corruption et les irrégularités de l'administration qui nous a précédé ; qui se rappellent les témoignages dans la cause de la couronne contre Howes, beau-frère d'un des membres du cabinet d'alors, et les faits de la cause de Fraser, Reynolds et compagnie,

n'aurait pas de peine à comprendre comment ces chemins de fer avaient été détériorés, et pourquoi il a fallu que l'administration Mackenzie fit une dépense annuelle de trois à quatre cent mille piastres pendant plusieurs années pour les remettre dans un état simplement convenable. En dernier lieu, l'honorable monsieur ignorait ou a oublié que, pendant les années 1875, 1876 et 1877, il a fallu dépenser, chaque année, de fortes sommes pour compléter l'énorme quantité de travaux publics d'une moindre importance, imputables sur le revenu, dont le ministre actuel des finances et ses collègues avaient, follement et sans raison, obéré le trésor à une époque où la moindre notion de la situation du pays aurait dû leur faire un devoir de remplir toutes ces obligations avant de quitter le pouvoir.

D'après le compte-rendu, l'honorable monsieur dit qu'en défalquant les items de dépense qu'il a mentionnés et en comparant ce qui reste des dépenses pour 1881 avec celles de 1874-75, on trouve une balance de \$700,000 en sa faveur. Or, sur les déboursés de 1874-75, \$1,116,000 ont été payés pour des travaux publics d'importance mineure donnés par contrat sous le gouvernement dont l'honorable monsieur faisait partie. Déduisez ce montant et vous changez son surplus imaginaire de \$700,000 en un déficit réel de \$416,000 pour 1881, par comparaison à 1874-75. En 1876, il a fallu dépenser encore \$1,106,787 pour compléter cette masse énorme de travaux publics, et cette somme devrait être déduite de notre dépense ordinaire pour cette année.

Ce n'est qu'en 1877, que nous sommes venus à bout d'en finir avec ces sortes de dépenses, et il nous a fallu payer encore \$587,000 pour des ouvrages que l'honorable monsieur et ses collègues nous avaient légués. Ce détail est important, parce qu'il a été remarqué dans la Chambre et dans le public que nos dépenses, pendant les années 1875 et 1876, ont été plus considérables que durant les deux dernières années de notre administration. Voici pour quelle raison : A notre arrivée au pouvoir, nous nous sommes aperçus que l'administration précédente avait laissé, en partant, en sus des dépenses de 1874, un passif de \$2,810,000 pour des travaux publics imputables sur le revenu; il nous a donc fallu, outre la dépense ordinaire pour 1874, 1875 et 1876, faire honneur à

cette dette créée pour des travaux dont ils avaient eux-mêmes donné les contrats, et qui devaient en toute justice être mis au compte de leur administration. Je dois ajouter que c'est, en grande partie, à cause de cette erreur de jugement que nous avons éprouvé des déficits sérieux en 1876 et 1877.

J'en viens maintenant au second point, où j'allègue que les honorables ministres, et surtout le ministre des finances, sont dignes de blâme, parce que, sous leur administration, dans une période de six années environ, les dépenses du pays se sont élevées de \$13,500,000 à près de \$23,500,000, ce qui fait une augmentation de près de \$10,000,000 à notre dépense annuelle. L'honorable monsieur a laissé après lui, en 1873, ainsi que son exposé financier de 1873 le démontre, une foule d'obligations s'élevant, d'après ses propres chiffres, à \$60,000,000, qu'il a fallu ajouter sur le compte capital; cette somme chargeait le trésor, pour l'intérêt seulement, d'un montant additionnel de \$3,367,000, toujours d'après les chiffres de son exposé, en dehors d'un grand nombre de dépenses dont il doit porter seul la responsabilité.

Je vais faire un calcul très simple pour montrer comment s'explique la différence entre les dépenses de 1873, et la dépense estimée de 1881. J'attirerai d'abord l'attention de la Chambre sur les items qui forment cette différence; j'indiquerai quand et par qui ces dépenses ont été encourues et la Chambre pourra juger si j'ai ou non le droit d'affirmer que la dépense additionnelle est due en plus grande partie à l'honorable monsieur et qu'un grand nombre de ces déboursés étaient inutiles et blâmables. Notre dépense annuelle, en 1873, se montait, en chiffres ronds, à \$19,174,000. Pour l'année 1881, l'honorable monsieur estime, suivant son premier état dont je me servirai pour le moment, qu'il lui faudra \$25,070,000, sans inclure, toutefois, la somme de \$300,000, qu'il impute à tort, suivant moi, sur le compte capital; en ajoutant cette somme, son estimation serait de \$25,300,000.

Prenons d'abord la différence entre sa dépense annuelle de 1873, et son estimation de 1881; cette différence est de \$5,832,000. Elle se compose, en premier lieu, d'une différence de \$3,265,000 dans l'intérêt du fonds d'amortissement,

d'une dépense additionnelle de \$586,000 pour les sauvages, de \$290,000 pour la police à cheval, de \$820,000 pour les dettes et subsides des provinces, de \$820,000 qu'a coûtés l'admission de l'Île du Prince-Edouard, de \$300,000 pour certaines augmentations dans le département des postes et de la différence entre l'octroi demandé ou dépensé alors pour le service civil et l'octroi actuel qui forme une augmentation de \$150,000 ; ces divers montants réunis donnent un chiffre total de \$6,931,000. Or, je demanderai quand et par qui ces dépenses ont été encourues ?

D'abord, la somme requise pour l'intérêt et le fonds d'amortissement s'explique par la nécessité dans laquelle la ci-devant administration s'est trouvée d'obtenir des fonds pour faire face aux obligations dont l'honorable monsieur lui-même et ses collègues avaient chargé le pays d'une façon irrévocable avant notre arrivée au pouvoir. Cette dépense additionnelle provient en second lieu de ce qu'il nous a fallu pourvoir à l'extinction des titres des sauvages et au maintien de la police à cheval, laquelle a été établie par les honorables messieurs, en vertu d'un statut passé en 1873 ; au meilleur de ma connaissance, nous n'avons pas augmenté cette police d'un seul homme ou d'un seul officier au-delà du nombre fixé par un ordre du conseil passé par les collègues de l'honorable monsieur avant leur chute. Il ne pourra pas s'empêcher d'avouer qu'il est responsable, et seul responsable de l'acceptation des dettes provinciales, et des conditions auxquelles l'Île du Prince-Edouard a été admise dans la Confédération. Il ne peut pas nier non plus qu'il ne soit responsable de la dépense additionnelle qu'a nécessitée notre système de chemins de fer. Or, je déclare que pour ce qui est de certains déboursés dont je parlerai tout à l'heure d'une manière plus détaillée, je rejette la responsabilité sur l'honorable monsieur en particulier, parce qu'il était ministre des finances à l'époque où ces engagements ont été pris, et parce que, s'il avait usé de la prudence ordinaire, nous n'aurions jamais éprouvé les difficultés que j'ai eues à combattre et auxquelles il lui faut lui-même faire face aujourd'hui.

Je m'arrêterai ici un instant pour relever un argument que l'honorable monsieur lui-même ou ses amis ont fait valoir au sujet de notre acceptation des dettes pro-

vinciales. L'honorable monsieur ou ses amis ont déclaré dans cette Chambre que, suivant eux, la mesure qui ajoute \$820,000 à la dépense annuelle du Canada, et pour laquelle nous sommes obligés d'imposer des taxes, ne crée pas un nouveau fardeau pour le peuple, parce que, en réalité, les gouvernements provinciaux en recueillent le bénéfice.

Cet argument est doublement fallacieux. D'abord, je prétends que le gouvernement fédéral est obligé d'imposer de nouvelles taxes sur la population pour en tirer ces \$820,000. Je dis ensuite que, pour ce qui regarde les gouvernements locaux, loin de leur procurer un avantage, on leur a fait le plus grand tort qu'un homme d'Etat puisse leur causer en offrant une prime à leur extravagance. Je dis que la province de Québec et les autres provinces seraient beaucoup plus riches aujourd'hui, si l'honorable monsieur avait refusé d'accorder leurs demandes. Je dis, de plus, que s'il avait eu assez de fermeté et de franchise pour leur déclarer qu'il leur fallait subvenir à leurs besoins aux dépens de leurs propres ressources, au lieu de leur laisser mettre la main dans le trésor fédéral, elles ne se trouveraient pas aujourd'hui dans l'impasse où leur propre extravagance les a plongés.

J'en viens maintenant à cette autre assertion par laquelle on prétend que le ci-devant cabinet est responsable d'une grande partie des obligations actuelles du pays. Je nie complètement cette assertion. Je dis que, pour ce qui est des canaux, mon honorable ami n'a pas dépensé un denier sur un seul ouvrage dans lequel le cabinet précédent n'eût pas déjà engagé le pays, et pour lequel il n'eût pas déjà obtenu un vote, comme le montre le tableau estimatif que j'ai en mains. Quant aux chemins de fer, il n'y a qu'un petit octroi, un octroi d'un million et demi de piastres fait au chemin de fer du Canada Central, dont on puisse rejeter la responsabilité, de près ou de loin sur mon honorable ami ; et je ne puis voir rien de plus absurde, rien de plus évidemment fait exprès pour se dégager d'une légitime responsabilité, que cette tentative de faire peser sur ce côté de la Chambre la dépense d'un seul et nier pour le chemin de fer du Pacifique.

Que nous disent les honorables messieurs ? Qu'ils ont fait, en 1871 un marché déraisonnable avec la Colombie bri-

tannique, un marché tellement absurde, que, lorsque j'étais à Londres, en 1874, des fonctionnaires anglais, d'un ordre élevé m'ont demandé si le peuple canadien avait perdu l'esprit avant de s'engager de cette manière. Je prétends que les ministres actuels devraient être les derniers, entre tous, à essayer de faire peser la plus légère responsabilité sur les membres de la gauche et surtout sur les membres de la ci-devant administration. En effet, ce sont eux qui ont follement mis le Canada dans l'obligation de construire en dix ans une voie ferrée sur un parcours de mille lieues, à travers une région complètement inconnue et inexplorée ; et, lorsque nous avons éloigné de dix années encore l'époque à laquelle l'ouvrage doit être terminé, et réduit d'un tiers la longueur du chemin, on vient nous dire que c'est nous qui sommes responsables de cette entreprise.

Il peut bien arriver—et je le crains pour ma part—que non seulement l'entreprise primitive, mais même le projet tel que nous avons réussi à le modifier, ne puissent jamais être menés à terme par le peuple du Canada. Je ne m'étendrai pas davantage sur ce sujet, cependant, parce que dans quelques jours, nous aurons occasion de le discuter pleinement, et j'ai l'intention de donner alors à la Chambre les raisons pour lesquelles je crois qu'il y aurait de notre part, vu la position où se trouve actuellement le Canada, un acte de folie impardonnable, à dépenser dix, quinze ou vingt millions dans la construction d'un chemin qui ne peut être d'aucune utilité tant que la voie principale ne sera pas poussée jusqu'à l'autre rive du continent.

Pour ma part, lorsque j'étais ministre des finances, je n'ai jamais manqué l'occasion, en Chambre, d'avertir la Colombie britannique qu'il devait être bien entendu que tout en faisant notre possible pour racheter la promesse que la Canada lui avait faite, nous devions, néanmoins, subordonner nécessairement l'accomplissement de cette promesse à la possibilité, de notre part, d'atteindre ce but sans imposer, pour le bénéfice d'une population de 14,000 âmes, une taxe insupportable aux 4,000,000 d'individus qui vivent en deçà des Montagnes Rocheuses.

Un mot, maintenant, sur l'étendue des obligations que l'honorable monsieur a imposées au peuple du Canada en 1873. Sa propre estimation, comme la Chambre

le sait, est de \$60,000,000. Ce chiffre, cependant, je regrette de la dire, était bien au-dessous du véritable état de choses que j'ai trouvé lorsque, en 1874 et aussi en 1875, avec le concours de mon honorable ami de Lambton, je me suis mis à me rendre compte soigneusement de l'étendue des obligations que l'honorable monsieur avait contractées. Loin de pouvoir subvenir à ces engagements avec la somme de \$60,000,000, nous aurions eu besoin de \$96,000,000.

Je me suis aperçu que pour construire les canaux que le gouvernement avait entrepris suivant ses plans et devis, il aurait fallu, en tout, \$43,000,000 ; pour le chemin de fer Intercolonial, \$10,000,000 ; pour celui du Pacifique, \$30,000,000. En outre, on nous avait légué l'obligation de mettre les voies ferrées de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick en état de réparation, au coût de \$2,000,000 ; il nous a fallu, en sus, dépenser \$2,500,000 pour le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard. Les honorables messieurs nous avaient encore laissé, en se retirant une foule de travaux publics d'une importance moindre, s'élevant, en tout, à \$4,500,000. Ils nous ont obligés à faire des améliorations dans le Saint-Laurent, pour une somme de \$2,500,000.

Je ne veux pas dire que toutes ces entreprises fussent mauvaises en elle-mêmes, et je ne l'ai jamais dit ; mais je prétends que c'était, pour l'honorable monsieur, le comble de l'imprudence que de choisir l'époque même où le Canada s'engageait dans des entreprises aussi gigantesques, pour ajouter à ses dépenses annuelles autant de nouvelles obligations. Je dis que l'honorable ministre des finances a encouru le blâme sur quatre chefs spéciaux. D'abord, les conditions auxquelles il a admis l'Île du Prince-Edouard dans la Confédération entraînent une dépense absolue de \$400,000 par année, au-delà du montant que nous recevons actuellement ou que nous pourrions tirer de cette province, d'ici à des années. Ensuite, en prenant la dette du Nouveau Brunswick, et en lui payant son subside, il a grevé le trésor d'une charge additionnelle de près de \$820,000.

De plus par les augmentations qu'il a créées en vertu de statuts passés à sa demande, il a accru nos dépenses annuelles d'au moins \$300,000. Or, en additionnant ces chiffres, vous verrez que l'honorable

ministre des finances, au moment même où, suivant sa propre déclaration, il savait qu'il encourait une dépense d'au moins \$60,000,000 sur le compte du capital, c'est-à-dire \$3,250,000 d'intérêt additionnel par an, augmentait, de propos délibéré nos dépenses annuelles d'une somme d'un million et demi, et léguait à ses successeurs des travaux publics d'importance moindre au montant de trois ou quatre millions en sus. Sept années se sont écoulées entre 1873 et 1880, et, pendant toute cette période, nous avons dépensé chaque année \$1,500,000 pour les quatre items dont je viens de parler; vous conviendrez donc que j'ai raison de dire que ces dépenses spéciales dont l'honorable monsieur porte toute la responsabilité, représentent au moins une charge de deux millions de piastres par an sur notre trésor, en d'autres termes, qu'elles équivalent amplement au plus grand déficit que le Canada ait vu se produire depuis la Confédération.

En ce qui regarde le tarif, il est un point surtout que je désirerais traiter. Comme je l'ai déjà dit, l'honorable monsieur et ses partisans soutiennent qu'il n'y a eu aucune augmentation importante dans les taxes depuis la Confédération. Cette prétention fait bon marché d'un détail très important. Les honorables messieurs n'ont évidemment pas encore saisi toute la portée de leur tarif protecteur. Ils devraient se rappeler qu'une grande partie des taxes qu'ils ont imposées n'entrera pas dans le trésor public, mais il faudra toujours qu'elle soit payée par le peuple du pays. Pour le moment, néanmoins, faisons abstraction de cette partie, et prenons les honorables messieurs sur leur propre terrain; nous verrons alors que, suivant ce que les *reporters* font dire à l'honorable monsieur, l'impôt qui était de \$3.50 par tête en 1873, est d'au moins \$4.50 aujourd'hui.

Si nous obtenions des nouveaux impôts le revenu que nous en espérons, la moyenne s'élèverait, l'an prochain à au moins \$5 par tête; en un mot, si l'honorable monsieur percevait la somme sur laquelle il compte, l'impôt général serait d'un tiers plus considérable qu'il n'était en 1868.

L'honorable député de Gloucester (monsieur Anglin) m'a informé qu'il n'a rien entendu, dans le discours du ministre des finances, au sujet des données sur

lesquelles il s'appuie pour compter que notre revenu doit s'augmenter considérablement, d'ici à trois ou quatre mois. J'ai parcouru les raisons que l'honorable monsieur donne dans son exposé pour établir qu'on peut s'attendre à une augmentation, et je vois qu'il se déclare bien fondé à compter que le revenu atteindra les proportions qu'il en attend, parce que, jusqu'au 1er mars 1880, c'est-à-dire, pendant les mois de janvier et février de cette année, les recettes ont augmenté d'environ \$200,000 par mois, au-delà du chiffre de la période correspondante de l'année 1878. Mais, en faisant ce calcul, l'honorable monsieur a oublié de nous dire que, tandis que la recette totale jusqu'au 1er mars 1880, s'est élevée, suivant l'état publié dans la *Gazette Officielle*, bien juste à \$14,000,000, la recette de la période correspondante, 1er mars 1878, a donné \$1,000,000 de plus, puisqu'elle était de \$15,003,000. Il est donc clair que si l'honorable monsieur a raison de s'attendre à une augmentation de revenu au taux de \$200,000 par mois, en 1880, sur le montant qui a été perçu en 1878, il n'arrivera pendant les quatre mois qui vont suivre qu'à atteindre le chiffre des recettes de 1878, attendu qu'il se trouve encore en retard d'un million, différence entre la somme des recettes au 1er mars 1878, et celles des recettes au 1er mars 1880.

J'ai remarqué, dans un état que l'honorable monsieur a donné au député de Gloucester (M. Anglin) que l'augmentation dans le revenu douanier pour le mois de mars écoulé, ne paraît avoir été que de \$212,000 environ, ce qui ne constitue pas, jusqu'à présent, une raison bien forte pour espérer que les recettes totales de l'année courante seront plus considérables que celles de l'année 1878 ou celles de l'année qui vient de se terminer.

Je ne sache pas que l'honorable monsieur ou quelqu'un de ses amis aient entrepris de traiter la grande question qui s'élève au sujet de la manière dont la taxe pèse réellement sur la masse de la population ouvrière; je saisis donc cette occasion pour dire que les calculs que j'ai soumis il y a quelques semaines étaient le résultat d'un véritable tableau analytique, indiquant le nombre réel de livres de sucre, de livres de thé, de quarts de fleur, le montant exact de marchandises et de hardes dépensés par des personnes

dont j'avais fait examiner les notes dans le but de m'assurer quelle portion du fardeau des taxes retombe sur les classes ouvrières du pays. Le ministre des finances ou ses amis n'ont pas non plus répondu au défi que je leur ai porté de me citer, dans tout Ontario, seulement douze fabriques employant 100 ouvriers et plus, établies depuis le 1er janvier 1879. J'ai alors affirmé que, en exceptant les raffineries de sucre et les fabriques de coton, il m'avait été impossible de trouver, non pas dans Ontario, mais dans tout le Canada, une douzaine de manufactures employant ce nombre d'ouvriers. Pas un seul membre de la droite, pas un seul de ses journaux, à ma connaissance du moins, n'a tenté de prouver que je n'étais pas dans le vrai en affirmant que, abstraction faite de ces deux classes de manufactures, la politique soi-disant nationale a, jusqu'à présent complètement failli dans la tâche qu'elle avait en vue de donner du travail aux ouvriers du pays, si ce n'est à un nombre insignifiant. Au lieu de nous donner des faits, de nous dire en quel endroit les fabriques sont situées et combien d'ouvriers elles emploient, on se contente de nous affirmer vaguement que quatre ou cinq mille ouvriers sont employés à Montréal, que 10,000 ouvriers additionnels ont obtenu de l'ouvrage, ou bien, comme le dit le ministre des chemins de fer (M. Tupper) que des centaines de mille travailleurs ont trouvé de l'emploi, depuis l'inauguration de la politique nationale.

Je relèverai maintenant un autre argument émis par des honorables membres de la droite, celui qui se rapporte à la quantité des recettes sur lesquelles il y avait lieu de compter pour l'année dernière. Si le ministre des finances, avait droit, ainsi qu'il l'a déclaré, de fonder un si grand espoir sur ces recettes, il est singulier que, d'après son propre rapport du commerce et de la navigation, les importations de 1879 aient été de pas moins de \$11,000,000 au-dessous de celles de 1878; car, tandis que nous avons importé, en 1878, des marchandises pour une valeur de \$91,199,000, le chiffre des importations de 1879 ne s'est élevé, suivant les rapports, qu'à \$80,341,000; si, de plus, nous prenons les cotonnades, les lainages et la quincaillerie qui forment, comme chacun le sait, la grande masse

des importations payant des droits, on trouve que nous avons importé, en 1878, pour une valeur de \$22,577,000, tandis que l'importation de 1879 n'a été que de \$19,774,000.

Voilà des faits qu' prouvent que l'honorable monsieur avait tort de supposer qu'il y avait lieu d'avoir d'aussi grandes espérances. Il s'est excusé, il est vrai, sur l'assertion que j'ai faite en 1874, qu'il y avait une grande perspective et un excès d'importation, Mais il a perdu de vue ce détail important, c'est qu'il a eu réellement quatre mois avant la fin de l'année, comme base de ses calculs, tandis que, en 1874, je n'ai eu que deux mois et demi; d'ailleurs le total de nos importations, en 1874, a dépassé de beaucoup, en quantité, celles de 1879.

Si nous tenons compte de l'espace de temps beaucoup plus grand dans un cas que dans l'autre et du volume beaucoup plus considérable des importations à l'époque dont il s'agit, il devient clair que l'honorable monsieur avait tort de supposer qu'on pût s'attendre à une grande augmentation. De fait, en examinant les rapport du commerce et de la navigation, je doute beaucoup qu'il y ait eu aucun progrès à espérer pour l'année 1879-80.

Je voudrais savoir, toutefois, sur quoi l'honorable monsieur fonde cet espoir de voir le revenu s'accroître. Est-ce sur l'augmentation des importations! Mais la politique qu'il a adopté de propos délibéré a précisément pour objet de mettre un terme à ces regrettables importations qui inondent le pays, et de procurer à notre peuple l'avantage de fabriquer lui-même les produits dont il a besoin. L'honorable monsieur nous dit, cependant, que les importations vont augmenter; or, il lui faut faire son choix. Si les importations augmentent, nous ne pouvons pas fournir un surcroît de travail au peuple, dans des fabriques nouvelles.

Je ne prétends pas et je n'ai jamais prétendu que l'honorable monsieur devait nécessairement ne pas réussir à obtenir une augmentation de revenu par les taxes énormes qu'il a imposées. J'ai simplement soutenu qu'il ne pouvait pas faire deux choses à la fois; qu'il ne pouvait pas en même temps augmenter le chiffre des importations et donner aux ouvriers une plus grande somme de travail. J'ai osé dire que l'honorable monsieur échouerait en tentant de faire les deux.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT.

Le ministre des finances et son collègue le ministre des chemins de fer m'ont attaqué rigoureusement au sujet des estimations excessives que j'ai soumises de temps à autre à la Chambre. J'aimerais à savoir si les honorables messieurs ou leurs partisans ont une conception bien claires des circonstances dans lesquelles tout ministre des finances est obligé de préparer son état estimatif. Cet état, tel qu'il est soumis, doit nécessairement embrasser une période anticipant de près de dix-huit mois sur la date à laquelle il est présenté. Au Canada, il est impossible à un ministre des finances de pouvoir dire plus que ce ceci : que si l'état des choses du moment ne subit pas de changements sérieux, s'il ne se produit pas de grands bouleversements dans le commerce, ou des fluctuations considérables dans les valeurs, il y a tout lieu de croire que l'estimation sera d'accord avec les faits. Qu'ils examinent jusqu'à quel point le ci-devant gouvernement et moi-même, en ma qualité de ministre des finances, nous avons pu être tenus responsables de la différence qui a réellement existé entre l'état estimatif que j'ai soumis en 1875, et les recettes que nous avons obtenus en 1876, ou bien du résultat qui s'est produit pour 1877 et 1878.

Il y a des circonstances dans lesquelles j'admets franchement que le ministre du jour serait blâmable, s'il se trompait dans ses calculs ; il aurait tort, par exemple, de mettre dans son état une somme beaucoup plus considérable que celle qui a été encaissée à la date correspondante de l'année précédente, à moins qu'il ne soit à peu près certain qu'il y aura une grande augmentation dans le commerce du pays. Mais je ne crois pas qu'un homme de sens puisse blâmer un ministre des finances parce qu'il n'a pas pu prévoir, dix-huit mois à l'avance, qu'il se produirait soudainement une grande dépression commerciale, s'étendant par tout le monde ; que cette dépression aurait une durée exceptionnelle et entraînerait une dépréciation dans les valeurs, comme il ne s'en est encore jamais vu.

M. LANDRY : Ecoutez, écoutez !

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : J'espère que l'honorable monsieur voudra bien écouter attentivement et qu'il fera son profit de ce que j'ai à dire.

Bien peu de personnes, en dehors de ceux qui ont été obligés d'examiner la

chose de près, sont au fait de la différence causée dans les valeurs par cette dépression. D'après l'ouvrage de M. Brassey, une des meilleures autorités sur le sujet, et d'après l'*Economist*, journal de commerce bien connu en Angleterre, je vois que, durant les quatre dernières années, le prix du fer d'Ecosse, en gueuse, est tombé de 127 à 43 chelins par tonne. Le coton est tombé de dix pence à cinq pence trois farthings par livre, et la laine de £21 à £13 par balle. Je pourrais multiplier ces exemples à l'infini.

En faisant l'estimation pour 1876, j'aurais encouru de justes reproches si j'avais préparé un état beaucoup plus élevé que la somme perçue les années précédentes, savoir, \$15,351,000. Mais on ne peut pas me reprocher d'avoir dit, en février 1875, qu'à moins d'une sérieuse perturbation commerciale, j'avais tout lieu de compter sur un revenu égal pour l'année suivante. D'après toutes les circonstances qui peuvent servir à baser un jugement, j'étais parfaitement justifiable de compter sur ce revenu. Mais avant que les dix-huit mois fussent écoulés, la crise épouvantable dont j'ai parlé s'est produite. Il est bien connu, néanmoins, et mon honorable ami qui était alors ministre des douanes (M. Burpee), a parfaitement établi que je n'ai fait aucune erreur sérieuse sur la quantité des articles requis pour la consommation du pays. Il nous a été impossible, néanmoins, de prévoir, aussi longtemps à l'avance, la baisse qui devait se produire dans la valeur des effets importés. De fait, notre erreur a été commune à tous les grands fabricants et à tous les hommes d'affaires, non-seulement du Canada, mais de l'Angleterre et des Etats-Unis. Les faits ont démontré, par la suite, que les articles fabriqués en 1877 se sont vendus au prix coûtant, et que ceux qui ont été fabriqués en 1878 ont été vendus au-dessous du prix coûtant ; je répète donc que, dans des circonstances semblables, un ministre des finances ne peut pas être tenu responsable, parce qu'il lui a été impossible de prévoir une dépression sans précédent qui s'est étendue sur tout le monde civilisé.

Je vois que l'honorable monsieur et le député de Cardwell (M. White), ont soutenu que la mise à effet du tarif n'a pas causé dans les sucres, une perte aussi grande que nous l'avons dit. Je désire m'arrêter quelques instants sur ce point.

Il y a deux ou trois faits qui doivent être admis de tout le monde. D'abord, l'honorable ministre ne peut nier qu'il n'ait ajouté une taxe très considérable à celle qui était déjà imposée ; il ne peut non plus nier qu'un des effets de cette taxe n'ait été de faire subir une perte sérieuse au revenu du pays ; ainsi, tandis que l'impôt a été augmenté, la recette est tombée de 25 pour cent de ce qu'elle était sous notre tarif comparativement peu élevé. Les honorables messieurs nous chicanent sur le mode que nous employons pour mesurer l'étendue de la perte que le peuple a subie ; or, cette perte peut s'apprécier facilement. Nous n'avons qu'à prendre le prix moyen—non pas le prix de hasard, le prix moyen du sucre, franc en entrepôt dans le port de New-York ; il nous faut ensuite prendre la moyenne des prix du sucre vendu aux épiciers dans ce pays. Je prétends que la différence entre ces deux moyennes donne la mesure exacte de la taxe imposée au peuple du Canada. Maintenant, il y a une grande partie de cette différence qui n'entre pas dans le trésor public et qui, par conséquent, constitue une perte sèche pour notre population.

Quelle est l'assertion du député de Cardwell (M. White), que le ministre des finances a copiée ? Il prétend que la différence entre les prix du sucre, franc de droit en entrepôt, et les prix du commerce, est de deux centins et demi par livre, en moyenne ; et il cite certaines cotes du mois de novembre qui prouvent son assertion. D'un autre côté, mon honorable ami de Kingston, qui est une des meilleures autorités sur ce sujet dans tout le Canada, dit que la différence moyenne varie de 3 centins à 3 centins et demi et trois centins et trois-quarts par livre. Si, d'une part, nous donnons à l'honorable député de Cardwell le bénéfice de son propre chiffre, nous trouvons que la perte subie par la population du Canada est de \$750,000 par année, en calculant que la consommation annuelle est de cent dix millions de livres. D'autre part, la perte serait d'un million et demi par année.

Je me propose d'examiner les preuves respectives apportées par les deux honorables messieurs. Le député de Cardwell a pris deux ou trois jours du mois de novembre, et a montré que les prix de New-York n'étaient que de 2 centins et demi par livre plus bas que ceux de Redpath. Quant à moi, je ne prends pas un ou deux

de ces jours, ou une transaction quelconque, mais une moyenne de toute l'année ; je prends les prix de tout le mois de septembre, et je vois que MM. Redpath demandaient pour le sucre granulé, \$8.29 par quintal, tandis qu'à New-York, le prix de ce sucre était de \$5.41 à \$5.85 par quintal ; ainsi, on pouvait acheter à New-York le même sucre à \$3.44 ou \$3.88 de moins que chez MM. Redpath. Dans le mois de décembre, la moyenne des prix, à New-York, était de \$5.97 à \$7.10 par quintal, tandis que le prix de Redpath était de \$10.12 $\frac{1}{2}$, ce qui faisait une différence de \$4.15 à \$3.0 $\frac{1}{2}$ en plus sur les prix de New-York. Le fait est, du reste, que si comme le dit mon honorable ami de Kingston, vous prenez une transaction isolée qui peut avoir ou n'avoir pas été faite de bonne foi, il vous est bien facile d'établir un prix donné dans le marché pour une occasion donnée. Mais si vous prenez la moyenne pour une période assez étendue, vous trouverez que l'augmentation du prix est de 3 centins et un quart à 3 centins et demi par livre. C'est la taxe réelle imposée à la population du pays et s'élevant à \$3,500,000 par année, tandis que, d'après les rapports qui sont devant nous, toute la recette probable est d'environ \$2,000,000 par année, et ce chiffre sera réduit davantage encore, lorsque les raffineries auront étendu leurs opérations.

Voilà un exposé de faits assez clair. Dans tous les cas, quelques semaines ou quelques mois vont régler la question. L'honorable monsieur devrait y regarder à deux fois avant de critiquer les estimations d'autrui ; s'il veut examiner la série d'années qui commence avec sir John Rose et se continue sous sir Francis Hincks, il verra que pendant toute cette période, on trouve à peine une estimation exacte ; la variation est de 37 à 25 pour cent, quelquefois en plus, d'autre fois beaucoup au-dessous des recettes réelles. Du reste, l'honorable monsieur s'est lui-même trompé, en 1873 ; il a fait erreur sur le montant de taxes qu'il était nécessaire d'infliger au pays pour poursuivre les grands travaux que nous avions entrepris ; et je pourrais ajouter que, sans aller plus loin que l'année dernière, on trouve qu'il s'est trompé gravement sur la quantité probable de revenu qu'il devait tirer de sa politique, et sur l'épo-

que, où devaient surgir les nouvelles fabriques et les industries nouvelles.

Certains honorables membres de la droite ont émis deux ou trois arguments singuliers : L'un prétend que la politique nationale ne peut pas faire de progrès parce que l'opposition ne veut pas aider sa marche ; voilà une raison extraordinaire, pour le moins. Comment le puissant est-il tombé ! Ils ne peuvent pas faire marcher cet enfant rachitique sans que nous soutenions ses pas. Il y a, néanmoins, dans cela quelque chose de vrai : ils savent que, malgré notre petit nombre, nous formons un corps puissant dans l'Etat ; et, depuis les élections d'Ontario, ils ne sont pas trop certains que cette minorité ne représente pas le véritable sentiment du pays, comme les élections ont montré qu'elle reflète certainement l'opinion dans Ontario.

Quant à notre perspective pour l'avenir je suis porté à croire, avec certains membres de la droite, qu'elle dépend en grande partie de notre politique sur la colonisation et l'exploitation du Nord-Ouest ; mais la possibilité d'en obtenir un retour avantageux est doublement compromise par la conduite des honorables membres de la droite. En premier lieu, il est fort à craindre que si la proposition qui est actuellement devant cette Chambre devient loi, les capitaux qui sont absolument nécessaires pour développer ce pays ne soient dépensés inutilement et sans profit dans la Colombie britannique. En second lieu, la politique nationale est surtout pernicieuse en ceci qu'elle a ajouté énormément à la dépense que doit faire chaque colon qui va s'établir dans ce pays ; car, tandis qu'il est de la plus haute importance que les hardis colons qui vont s'établir au Nord-Ouest puissent acheter les articles dont ils ont besoin au plus bas prix qui soit compatible avec les exigences du revenu, ces colons se trouvent gênés à chaque moment et dans chaque achat qu'il leur faut faire, par les restrictions déraisonnables dont l'honorable monsieur les a entourés. Il est possible, cependant, que les grands avantages naturels du pays parviennent à neutraliser jusqu'à un certain point les mauvais effets de cette politique. Quant aux honorables membres de ce côté de la Chambre, ils sont pleins du désir de faire tout leur possible pour aider au développement du Nord-Ouest.

Pendant une époque de grande gêne et de grande dépression, et en face d'une opposition très énergique, mon honorable ami de Lambton a fait tous ses efforts pour mettre à effet le dessein qu'il avait d'ouvrir et d'exploiter ce grand territoire. Nous sommes encore disposés à appuyer cette politique et nous ferons tout en notre pouvoir pour seconder les honorables messieurs. Mais, je le répète, tout ce que nous pourrons faire, des deux côtés de la Chambre n'aura que peu de vertu pour combattre les mauvais effets de cette politique fiscale sur tous les colons du pays.

J'avais compris que l'honorable ministre des chemins de fer avait manifesté un désir spécial d'être présent pendant cette discussion. Je ne le vois pas à son siège, et j'aimerais à savoir, s'il a quitté la Chambre.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Oui.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Dans ce cas, je ne dirai que peu de chose sur deux ou trois points que j'avais l'intention de traiter. Et puisque l'honorable monsieur est absent, je saisirai seulement l'occasion de repousser publiquement ici une assertion injurieuse pour moi, que l'honorable monsieur a eu le tort de faire. Sa manière d'argumenter n'a pas été ordinaire.

Lorsque j'ai affirmé que le tarif est préjudiciable à la classe ouvrière, l'honorable ministre des chemins de fer a répondu que j'étais jaloux de ce que sir Francis Hincks avait été nommé, il y a dix ans, au ministère des finances. La chose pourrait être vraie, mais je ne vois pas quel rapport elle peut avoir avec la discussion. J'ai à dire, cependant, que, puisque l'honorable monsieur n'est pas à son siège, je me ferai un devoir, lorsqu'il sera à son siège, d'expliquer quels ont été les transfuges. Pour le moment, je me contenterai de repousser simplement l'assertion qu'il a eu la légèreté de faire, au sujet des raisons qui m'ont porté, en 1869, à retirer mon appui à l'administration du premier ministre actuel.

L'honorable ministre des chemins de fer a dit, en propres termes, que j'ai déclaré, dans cette Chambre que je m'opposais à l'entrée de sir Francis Hincks dans le cabinet parce que j'espérais remplir son poste. Or, cette assertion n'avait pas le moindre fondement. Ce que j'ai à dire à ce sujet, c'est que, en 1870, j'ai

saisi la première occasion qui s'est offerte, après l'entrée de sir Francis Hincks dans le cabinet, pour déclarer, de mon siège, que je cessais tout rapport avec les honorables messieurs de la droite. J'ai donné deux motifs de cette séparation. D'abord, j'ai dit que, dans mon opinion, les antécédents de sir Francis Hincks étaient de nature à la rendre inhabile à occuper de nouveau un siège dans un cabinet canadien ; en second lieu, j'ai dit que je ne pouvais pas le reconnaître comme un des représentants du parti de la réforme. Et quand j'ai fait cette déclaration, le premier ministre actuel occupait le siège où se trouve maintenant le ministre des travaux publics. Il m'a entendu affirmer le fait et il n'a pas osé le contredire ; et je dis ici, parce que j'ai le droit de le tenir solidaire du langage de son collègue, que la raison pour laquelle il n'a pas osé contredire mon assertion, c'est qu'il avait et qu'il a encore en sa possession une lettre de cet honorable monsieur lui-même, une lettre de six pages, contenant, depuis la première ligne à la dernière, une longue argumentation pour établir qu'il avait tort de croire que lui, sir Francis Hincks, n'obtiendrait pas l'appui et la confiance du parti réformiste. Je défie l'honorable ministre et son collègue de nier cette assertion, car je suis en état d'en prouver l'exactitude par les témoignages les plus irrécusables.

Je regrette que l'honorable ministre des chemins de fer ne soit pas à son siège, car j'aurais voulu relever certaines remarques personnelles qu'il a faites à mon endroit. Dans les circonstances, cependant, et vu l'heure avancée et la lassitude de la Chambre, je remettrai à une autre occasion plus favorable ce que j'avais à dire.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Lorsque j'ai parlé dans cette Chambre, il y a quelques jours, l'honorable député qui vient de reprendre son siège n'était pas présent, et je désire maintenant répondre à ce que je considère, de sa part, comme une attaque injuste et des insinuations imméritées à mon égard. L'honorable monsieur a reçu une prompte réplique de la part de mon collègue, et je devrais peut-être me contenter de cette réfutation. Cependant, je ne puis pas m'empêcher de dire à l'honorable monsieur que s'il s'est fait dans le pays la réputation d'un homme d'Etat, cela ne l'excuse pas le moins du

monde, devant cette Chambre et devant le pays, de se servir du langage railleur qu'il a employé. Si j'avais toujours échoué aussi complètement que l'honorable monsieur dans tout ce que j'ai entrepris pendant le cours de mon existence, j'aurais peut-être supporté ses remarques avec plus de patience et accepté en bonne part la correction qu'il a voulu m'infliger. Du reste, quand même la réfutation de mon honorable collègue n'aurait pas été aussi complète, j'aurais encore été amplement compensé par ce qui s'est passé en cette occasion.

Lors de ma première visite à Montréal, après avoir accepté la charge que j'ai l'honneur de remplir, je me rappelle avoir rencontré une personne de la même nuance politique que l'honorable monsieur et cette personne m'a déclaré, dans les termes les plus vifs, que la défaite du précédent cabinet, le 17 septembre 1878, était due surtout à l'honorable député d'Huron-Centre (sir Richard T. Cartwright). La même chose m'a été souvent dite à Ontario. Je ne crois pas que, dans les circonstances actuelles, il soit sage de la part d'aucun membre de la droite de donner à l'honorable monsieur le titre de transfuge tory, parce qu'on m'a dit que la force du gouvernement actuel résulte en grande mesure du fait que l'honorable monsieur ambitionne encore le poste de ministre des finances, si son parti remonte au pouvoir.

J'ai éprouvé du plaisir, l'autre soir, en apprenant que, lorsque l'honorable ministre des chemins de fer a répondu à l'honorable monsieur et s'est servi, dans l'occasion, d'un langage très énergique pour le censurer et le peindre, la satisfaction a été aussi grande du côté de la gauche que du côté de la droite. Je ne m'étonnerais pas, cependant, si les honorables messieurs qui ont applaudi l'honorable ministre se levaient pour me censurer avec lui afin de se mettre en règle sur le sujet.

Si l'honorable monsieur (sir Richard J. Cartwright) avait été présent lors de mon dernier discours, il n'aurait pas risqué ce soir plusieurs des énoncés que nous lui avons entendu faire. Dans ce discours, j'ai tâché d'éviter toutes les questions de personnes ou de partis.

J'avais en vue deux objets particuliers en ouvrant la discussion. Il y a dans le pays une impression assez générale

que l'augmentation des dépenses, depuis 1867 à venir jusqu'à l'année dernière, a été très considérable ; j'ai pris les comptes publics pour établir que l'impôt, en 1867 et 1868 était de \$3.50 par tête, et, que, en tenant compte de l'augmentation de la population, et de l'admission de plusieurs provinces dans la Confédération, cet impôt n'a été élevé que d'une piastre par tête. J'ai cité ce fait sans faire allusion à un parti ou à l'autre. De fait j'ai la défense des deux administrations sur ce point.

J'ai démontré que la dépense faite pour le maintien de l'Intercolonial avait eu pour résultat une perte dans l'exploitation de ce chemin, mais je n'ai pas attribué ce déficit à un gouvernement plutôt qu'à l'autre ; ce que j'exposais à la Chambre et au pays était dans le but de faire disparaître l'impression fautive où l'on est que les impôts ont été augmentés inutilement. J'ai montré comment l'augmentation s'est produite et j'ai cité les items de dépense qui en font partie. Il était à peine nécessaire de donner ces explications à la Chambre, attendu que les honorables membres sont en possession des faits ; mais j'ai cru qu'il était nécessaire que le pays eût des renseignements exacts au sujet de l'augmentation qui a porté nos dépenses de \$13,000,000 à \$24,000,000. J'ai montré également comment la dette s'est accrue, et j'ai dit que \$14,000,000 de cette augmentation résultent de ce que nous avons pris à notre charge les dettes des provinces ; j'ai montré ensuite que la dépense de \$14,000,000 additionnelles, en sus de ce qui avait déjà été affecté à l'Intercolonial, provient de circonstances que ni l'un ni l'autre gouvernement n'avait pu contrôler. Je n'ai pas examiné qui était responsable de cette dépense, mais j'ai discuté le sujet à un point de vue général.

En 1871, lorsque nous nous sommes occupés de la question des canaux, nous avons cru devoir nommer une commission pour décider quels canaux devaient être construits afin de compléter le système du Canada ; cette commission s'est prononcée en faveur d'un système qui, pour être complété, exigeait une somme de \$20,000,000. Quelques-unes des commissions pour ces canaux avaient été demandées avant la résignation du cabinet de 1873, mais les honorables messieurs qui nous ont succédé ne les ont pas

acceptées ; ils en ont demandé de nouvelles. Nous avons été avertis par quelques-uns des honorables messieurs de la gauche que nous nous engageons dans de grandes et dangereuses entreprises, qui n'auraient pas dû être commencées à cette époque. Nous avons alors un excédant considérable et à mesure que le besoin de ces travaux se faisait sentir, nous les faisons exécuter, parce qu'ils étaient opportuns et nécessaires. Si, comme je le disais à cette époque, nous nous étions aperçu que les revenus diminuaient, c'était là une dépense que nous pouvions réduire.

Or, qu'ont fait les honorables messieurs ? Ils ont augmenté les taxes de \$3,000,000 sous prétexte que l'état financier du pays n'était pas satisfaisant. Ils avaient, cependant, une parfaite liberté d'action. Nous ne les avons pas obligés à dépenser \$20,000,000 sur le montant qui a été déboursé. Nous étions tenus de construire l'Intercolonial, parce que c'était une des conditions imposées par l'acte fédératif, mais nous étions obligés d'agrandir les canaux aussitôt seulement que les finances du pays le permettaient ; et les honorables messieurs avaient parfaitement le droit de dire qu'ils entendaient ajourner ces ouvrages, si la chose leur semblait nécessaire. Mais ils se sont engagés dans des dépenses énormes et ont contracté de grandes obligations, puis, lorsque la sagesse de leur conduite a été révoquée en doute, il en ont assigné la cause à l'état de pauvreté du pays ; ils ont prétendu que le temps était favorable pour exécuter ces grands travaux, la main-d'œuvre étant à très bon marché ; qu'ils étaient tenus de dépenser cette somme dans un temps donné, ce qui était faux. Quelles étaient nos obligations, à part cela ? Trente millions pour la construction du chemin de fer du Pacifique. Je ne veux pas dire que les honorables messieurs de la gauche fussent responsables de cette obligation ; mais je puis dire que, au sujet de ce chemin de fer, ils ont modifié notre politique en vertu de laquelle il devait se faire pour la somme de \$30,000,000 et une certaine quantité de terres publiques. Le ci-devant cabinet a changé ce projet disant que le chemin devait se construire comme entreprise du gouvernement, quelque somme qu'il pût coûter. Il a pris des engagements non-

veaux comprenant \$1,500,000 pour un embranchement et \$750,000 pour tenir lieu d'un chemin de fer sur l'île de Vancouver.

J'ai cité ces faits afin de montrer pourquoi nous sommes forcés de demander \$10,000,000 cette année et \$10,000,000 l'année prochaine pour compléter la voie ferrée du lac Supérieur à la Rivière-Rouge. Je voulais simplement appeler l'attention de la Chambre sur les dépenses qui ont été faites depuis 1867 jusqu'aujourd'hui et lui montrer pourquoi il a été nécessaire d'augmenter les impôts, et pourquoi nous avons été obligés, dans l'intérêt du pays, de demander \$10,000,000 pour le chemin de fer du Pacifique : parce que les travaux commencés doivent être complétés afin de pouvoir faire servir à la colonisation et au développement du pays les contrats par lesquels les honorables messieurs se sont engagés. Il y a une chose que le ci-devant ministre des finances ne peut pas oublier ; dans chaque discours qu'il a fait depuis qu'il a quitté sa charge, il a discuté les dépenses de l'année 1873-74. Il répète ses mêmes remarques, quelque souvent que vous les ayez réfutées ; et, comme il est dit que l'histoire se répète, nous pourrions à l'avenir lui reconnaître les fonctions d'historien de la Chambre. Les opinions de l'honorable monsieur sur ce sujet ressemblent à une première impression, persistante, ineffaçable. Il dit qu'il a été censuré par le ministre des chemins de fer pour avoir fait des erreurs dans son estimation, et il enveloppe le ministre des finances dans son ressentiment. Il est bien reconnu que son entrée en charge n'a pas affecté les recettes de la douane et de l'accise pour 1874-75 dont j'étais responsable, mais il a complètement changé le caractère de mon estimation en ajoutant des impôts au montant de \$3,000,000 ; et par conséquent, s'il s'est produit des changements dans les recettes provenant des douanes et de l'accise, il ne peut pas en rejeter la responsabilité sur moi. Mais il dit que je me suis trompé du tout au tout dans plusieurs de mes estimations, par exemple, dans celle de \$2,250,000 pour les recettes provenant des travaux publics, qui n'ont donné que \$1,500,000. Or, si ma mémoire ne me fait pas défaut, lorsque la section de l'Intercolonial qui s'étend de Québec à la Rivière-du-Loup, a

SIR SAMUEL L. TILLEY.

été ouverte, elle était sous le contrôle de la compagnie du Grand-Tronc qui touchait les recettes et payait les dépenses, de sorte que ces sommes n'ont pas paru dans les comptes publics pour l'année précédente. Par la suite on crut qu'il valait mieux faire une estimation pour ce chemin, attendu que le gouvernement avait l'intention de l'exploiter lui-même, de percevoir les recettes et de se charger de la dépense. On ne savait pas alors quelle longueur du chemin de fer Intercolonial serait ouverte à la circulation, et, par conséquent, l'estimation des recettes et dépenses pour les travaux publics, y compris les chemins de fer, pour 1873-74 a été beaucoup plus forte qu'il ne fallait, attendu que le chemin a continué à être administré par le Grand-Tronc. Et, néanmoins, l'honorable monsieur cite ce cas comme un exemple de la grande exagération de notre estimation au sujet des recettes et dépenses provenant des travaux publics.

Le ci-devant ministre des finances a dit qu'une partie considérable des impôts prélevés par ce gouvernement n'entrerait pas dans la recette, et que ces impôts se monteront à sept ou huit millions de piastres, tandis que le trésor n'encaissera que \$2,500,000. L'honorable député de Saint-Jean (M. Burpee), a cité toute une armée de chiffres pour établir la même chose. Mais, consultons l'expérience des derniers six mois. Elle montre que le pourcentage d'augmentation sur les impôts perçus est de $4\frac{1}{2}$, ce qui appliqué sur \$75,599,992, valeurs des articles importés pour la consommation, l'année dernière, donnerait \$3,212,996 au lieu de \$7,000,000 ou \$8,000,000.

M. ANGLIN : Où est la somme provenant du sucre ?

SIR SAMUEL L. TILLEY : Ce total comprend tout. Les rapports établissent que l'augmentation sur l'année précédente est de $4\frac{1}{2}$ pour cent, ce qui donne le résultat que nous venons de constater. Ainsi, nous comptons recevoir cette année, \$2,400,000 d'impôts additionnels. Comme je le croyais, les premiers six mois sont restés de beaucoup au-dessous de l'estimation, attendu qu'on a retiré en février et mars de l'année dernière \$500,000 ou \$700,000 qui appartenaient réellement à ces six mois. En janvier, février et mars, nous avons reçu \$750,000 de plus que pendant la période correspondante de

1878, et, pour les premiers six mois de 1878, les recettes ont été de \$500,000 plus élevées que pendant les premiers six mois de 1879. Ce qui démontre que la recette du semestre de janvier à juin 1880 dépassera mon estimation.

SIR ALBERT J. SMITH : Alors vous n'aurez pas de déficit ?

SIR SAMUEL L. TILLEY : Il y en aura un ; mais je veux établir un point important : On m'a dit, ce soir, que, si notre politique réussit, nous n'aurons pas de recettes, et que nous en aurons, au contraire, si elle ne réussit point. Je fais appel à la Chambre, et je lui demande si nos manufactures n'ont pas considérablement augmenté, pendant les derniers six mois ? Et c'est en face des nombreux témoignages qui constate ce progrès, en présence du fait que nos revenus douaniers, pour les premiers trois mois de cette année ont été de \$750,000 plus élevés qu'en janvier, février et mars 1878, que l'on vient nous dire que notre politique est un insuccès ! La protection des instruments aratoires, par exemple, comme je l'ai déjà montré, nous donne des profits sous plusieurs rapports, lorsqu'il y a une augmentation dans la production ; nous avons l'impôt additionnel sur le fer employé, et l'augmentation de revenu provenant de la consommation d'articles impossibles en raison du plus grand nombre d'ouvriers qui ont du travail ; dans un seul établissement, le nombre d'instruments fabriqués a été porté de 1,800 à 4,000. Nous obtiendrons ainsi de cette source autant de revenu qu'auparavant et ceux qui achètent ces instruments, de même que ceux qui s'en servent, les auront au même prix.

Pour ce qui est du sucre, j'ai déjà expliqué que, d'après le nouveau tarif, l'impôt sur un excellent sucre d'épicerie, le No. 14, est de un demi centin moins élevé qu'il n'était auparavant, et la concurrence s'accroît déjà dans le raffinage. Et quant à la remarque faite par le député de Westmoreland (sir Albert J. Smith), voici quelles ont été mes paroles : j'ai dit que grâce à l'industrie des sucres, nous aurons un commerce direct entre les provinces maritimes et les Antilles, ce qui portera un plus grand nombre de navires de Saint-Jean et d'autres ports à s'engager dans ce commerce. J'ai dit que la demande de navires pour le commerce côtier des provinces maritimes et le commerce

entre ces provinces et les Antilles permettra à ces navires d'obtenir un taux de fret plus élevé. Mais Rome n'a pas été construite en un jour ; et bien que cette politique ait déjà obtenu plus de succès que nous n'en attendions, elle est appelée à donner des résultats encore plus considérables.

Jusqu'à ce jour, tout le raffinage du sucre s'est fait à Montréal, et, pas conséquent, bien que plusieurs navires arrivés à Halifax, avec une cargaison de sucre aient été expédiés à Montréal, la plus grande partie de ces cargaisons ont été dirigées sur l'Ouest par le chemin de fer ; mais lorsqu'il y aura des raffineries à Halifax et à Moncton, les navires entreront dans ces ports avec leur cargaison, ce qui augmentera notre commerce de transport et exigera un nombre de navires encore plus grand que celui de notre flotte actuelle déjà considérable. Je puis répéter que nous avons pu obtenir, dernièrement, la qualité de sucre qui se trouve entre les numéros 9 et 14 en payant un impôt de $\frac{1}{4}$ à $\frac{1}{2}$ centin de moins qu'auparavant, grâce à l'exclusion des Américains.

L'honorable député d'Huron-Sud dit que l'impôt sur le sucre américain est égale et équivalent, en pratique à l'exclusion. Tant que les Américains continueront à donner une prime sur ce sucre, en dehors de l'impôt sur le sucre brut, nous maintiendrons nos impôts actuels ; mais du moment qu'ils feront disparaître la prime, nos marchés leur seront ouverts. Notre impôt a pour but de contrebalancer cette prime en sus des droits sur l'article brut.

Dans cette industrie nous avons déjà à subir toute la concurrence des raffineurs de la Grande-Bretagne, avec leur main-d'œuvre à bon marché et leurs capitaux plus abondants et plus faciles à obtenir ; et supposons qu'il soit vrai que les raffineurs fassent actuellement payer leur sucre plus cher qu'ils ne devraient, nous aurons, avant longtemps, deux ou trois autres raffineries, peut-être un plus grand nombre, qui vont provoquer une compétition active, et ramener, comme dans l'industrie des cotons et des laines, les prix à un taux aussi bas que possible, quelle que puisse être la protection.

J'ai pris la liberté, il y a quelques jours, de rappeler que l'honorable député d'Huron-Centre, en parlant de sir Alexander

T. Galt, a dit que, au moment où j'étais à Washington, ce dernier s'y trouvait ; que lorsque j'ai mis le dernier emprunt sur le marché de Londres, il se trouvait encore là. Or, quand j'ai négocié le dernier emprunt à Londres, sir Alexander était au Canada ; quand j'ai été à Washington, il n'était pas là non plus. Il se trouvait à New-York, et j'ignorais qu'il y fût.

M. ANGLIN : L'honorable monsieur veut-il dire qu'il ne l'a ni vu ni rencontré dans cette dernière ville ?

SIR SAMUEL L. TILLEY : Je ne l'ai pas rencontré à New-York, et j'ignorais alors qu'il y fût ; je ne l'ai appris que lorsque je l'ai rencontré à Montréal, trois ou quatre semaines plus tard. Quelques honorables membres ont dit qu'il avait contribué au remaniement du tarif.

Je déclare ici, ce que je n'ai pas encore déclaré, qu'il n'y a jamais mis la main. Il était en Angleterre lorsque le tarif a été préparé ; il n'en a pas vu ni connu une seule clause avant son arrivée ici, quelques jours après son retour d'Angleterre. Nous avons eu une entrevue au sujet de l'impôt sur les vins que je n'avais pas voulu régler avant de connaître le résultat des conférences qui avaient eu lieu sur ce sujet entre l'honorable monsieur et les autorités de France et d'Espagne, sur ce sujet. Nous avons discuté la question et l'impôt a été réglé. Dans cette circonstance, il m'a demandé la décision que j'avais prise au sujet de certains articles, et je ne suis pas très certain qu'il ait partagé ma manière de voir sur ces différents points.

Ce que je puis affirmer, néanmoins, c'est que, à part ce qui concerne la question des vins, nous n'avons eu aucune communication, ni directement ni indirectement par rapport à la préparation du tarif.

Une des tactiques de l'opposition est de me reprocher d'avoir été guidé par cet honorable monsieur dans la préparation de ce tarif. Je ne m'en plains pas, parce que, ainsi que je l'ai dit l'autre jour, je suis honoré de voir que la part que j'ai prise à la préparation de cette mesure, peut être jugée digne d'émaner d'un homme d'Etat aussi distingué. Depuis le moment où j'ai soumis ces résolutions à la Chambre, il y a un an, depuis le jour où on s'est aperçu que ce tarif obtenait un succès véritable, et ce surtout depuis l'é-

poque où j'ai fait une visite aux manufactures de tous le Canada, on a fait des moqueries et des insinuations sur mon compte, on a dit et écrit tout ce qui pouvait se dire et s'écrire, et même des choses qu'on aurait dû taire, pour tâcher de détruire mon influence et de me déprécier sous ce rapport. Je n'avais pas encore parlé de ces choses, mais j'en parle aujourd'hui. Je ne m'occupe pas de ce qu'on peut dire de moi à ce sujet : je ne demande pas un brevet pour ce tarif. J'ai déclaré tout d'abord, que nous serions heureux, mes collègues et moi, de recevoir des renseignements de qui que ce fût, à quelque parti qu'il appartint et quelle que fût l'industrie qu'il représentât ; parce que nous ne prétendions pas, comme on le dit de mon prédécesseur, que nous savions tout et que les autres ne connaissaient rien.

On a aussi parlé, ce soir, des émigrants et de la classe ouvrière. L'honorable député de Gloucester (monsieur Anglin), a fait un très long discours dans cette Chambre aujourd'hui, et j'oserai dire que, dans l'histoire du pays, vous ne trouverez pas un autre discours de quatre heures, prononcé par un homme public, qui contienne autant d'expressions de nature à déprécier le caractère et le crédit du pays. Du commencement jusqu'à la fin, c'est un véritable panorama de souffrance, de pauvreté, de misère et de mal.

SIR ALBERT J. SMITH : Il y a été question du "bourdonnement."

SIR SAMUEL L. TILLEY : Le grand tort est qu'il y a en effet trop de bourdonnement. On a dit, du côté de la gauche, que je ne suis pas un prophète.

SIR ALBERT J. SMITH : J'ai dit que vous êtes prophète ; mais un faux prophète.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Au fond, je puis accepter cette gracieuseté de mon honorable ami ; mais, je le demande à la Chambre, si la question du succès de la politique nationale dépendait de l'assertion de l'honorable monsieur ou de la mienne, quel serait le verdict ? Si on ne peut pas dire, contre cette politique, autre chose que ce qui a été dit par l'honorable député de Westmoreland, alors, c'est une question réglée.

L'honorable député de Yarmouth (M. Killam) a fait remarquer les grands avantages qu'allait obtenir la construction des navires, et l'honorable député de Glouce-

ter a répliqué la dessus, qu'il n'y avait pas un seul navire en chantier, à Saint-Jean, l'automne dernier. Je puis informer l'honorable monsieur qu'il y en a maintenant un bon nombre en chantier à cet endroit. Nous ne nous attendions pas à ce que la politique nationale fit construire un grand nombre de navires tout d'un coup. On a dit que cette politique a eu pour effet de taxer les navires, au lieu de leur alléger l'impôt. J'ai en mains les réclamations qui ont été faites jusqu'au milieu de mars par les constructeurs et les propriétaires de navires, ainsi que les sommes qui ont été pavées. Je crois que l'honorable député de Yarmouth a dit que nous n'accordons de remboursement de droits que sur le fer, le cuivre, la peinture, la toile, le plomb et autres articles qui entrent dans la construction de la coque du navire. Le cordage n'a pas été inclus, parce que l'impôt a été élevé de 5 à 10 pour cent. Le ci-devant ministre des douanes a fait allusion aux constructeurs de navires de Saint-Jean. Mais que demandaient ces constructeurs? Que, jusqu'à l'ameublement du navire, tous les articles qui n'entrent pas dans la construction de la coque fussent exempts de droits et d'impôts, ce qui ne se faisait pas auparavant. Je leur ai fait réponse que le but que le parlement a en vue est celui-ci : Si le navire était gréé et vendu par le constructeur, tout ce qui entrerait dans la construction de la coque devrait droit à la remise des impôts payés. Ainsi, ils calculaient l'impôt sur les réservoirs en fer, pour l'approvisionnement d'eau, sur les fourneaux, l'ameublement et beaucoup d'autres articles dont pas un seul n'avait été importés, mais qui avait tous été fabriqués dans la ville même. La liste de réclamations que je tiens en mains comprend tout ce qui entre dans la construction de la coque du navire, ou le navire tel que livré au quai.

Voici cette liste :

Tonneaux.	Somme réclamée.	Somme payée.
1,116.....	\$723.....	\$462
627.....	319.....	291
1,223.....	553.....	349
1,182.....	147.....	147
680.....	340.....	340
1,070.....	546.....	540
1,500.....	884.....	750
993.....	173.....	173
144.....	45.....	45
1,045.....	154.....	154
1,661.....	177.....	177
1,281.....	258.....	248

Le total des réclamations était de \$4,360, et le montant payé a été de \$3,705; cela comprend tout, hormis le cordage.

J'ai ici l'extrait d'un discours fait par un grand constructeur d'un autre endroit. Voici ce qu'il dit : " J'ai construit un navire ou plus, chaque année, pendant plusieurs années, et je suis prêt à démontrer que les remboursements faits par le gouvernement mettent le constructeur dans une meilleure position qu'il n'était sous l'ancien tarif." Cet honorable monsieur est le sénateur McClellan.

Il n'y a pas lieu de s'étendre sur le sujet. Je pourrais comprendre la critique des honorables messieurs si nous étions à la veille d'une élection et qu'ils comptassent produire de l'effet sur les électeurs par leurs discours dans cette Chambre. Cependant, si l'on en juge d'après la confiance que le peuple a manifesté jusqu'à présent à l'endroit de cette politique, je crois qu'une élection générale amènerait un résultat désastreux pour les honorables membres de la gauche.

L'expérience rendra de plus en plus justice à notre politique, et nous aurons une augmentation dans le revenu et dans notre population. La grande émigration que l'on dit se produire n'est qu'apparente, en partie; 20,000 d'entre ceux qui sont censés quitter le Canada, sont des émigrants de l'ancien monde qui ne font que traverser le Canada pour se rendre dans les Etats de l'Ouest. D'après l'honorable député de Gloucester, un fabricant lui a déclaré que s'il n'augmentait pas le salaire de ses ouvriers, ces derniers partiraient pour les Etats-Unis, et il veut prouver par cela qu'on paye là-bas des salaires plus élevés. C'est là un exemple isolé; mais il y a beaucoup d'autres cas où on a élevé les salaires parce qu'on avait promis de le faire dès que les affaires du pays le permettraient. L'honorable monsieur a dit, aussi, que, l'automne dernier, on a réduit les salaires dans la fabrique de laine d'Almonte. Les produits de cette fabrique ont été vendus, le printemps dernier à un prix plus bas qu'on ne l'avait encore vu au Canada, et ce n'est qu'en septembre, lorsque le surplus du fonds a été écoulé, que la fabrique a pu donner de l'emploi à tout son personnel et donner une augmentation de salaire.

On me dit qu'un grande établissement de Montréal n'a jamais fait, depuis 1874, des affaires aussi considérables qu'au-

jourd'hui : on y travaille jour et nuit ; du reste, vous pouvez parcourir le pays en tous sens, vous y trouverez partout la même activité croissante dans les affaires. Nous n'avons aucun doute que le revenu ne soit augmenté, et nous sommes parfaitement sûrs que ce tarif sera une œuvre de succès au point de vue politique comme à tous les points de vue.

M. BURPEE (Saint-Jean) : Je désire donner une explication. Le pourcentage de la taxe, sur toute l'importation de 1878 était de 13¼ pour cent ; tandis que les rapports des premiers six mois de la présente année fiscale montrent que ce pourcentage sera de 19½ pour cent. Ces chiffres prouvent qu'il y a en dans la taxation, pour ces deux années, une différence de \$6,500,000.

M. MACKENZIE : L'honorable ministre a dit, en réponse à un député de ce côté de la Chambre, qu'il n'a pas fait un discours de parti, l'autre soir, et qu'il n'a pas essayé d'influencer la Chambre et le pays en faveur de l'administration actuelle, bref, qu'il a simplement énoncé une série de faits. Je ne puis pas laisser passer ceci sans le contredire. L'honorable monsieur a fait contraster l'année 1873-74 avec l'année 1880-81, et dans ces calculs à cet égard, je prétends qu'il s'est trompé du tout au tout et qu'il a été injuste. Quiconque voudra appliquer ses propres chiffres à d'autres années, pourra voir combien il a été inexact et injuste, dans sa comparaison. L'honorable monsieur dit que des membres de la gauche ont pris plaisir à entendre les paroles blessantes lancées à l'adresse de mon honorable ami et voisin, par lui et par son collègue. S'il croit qu'il y a, de ce côté de la Chambre, un seul membre qui se réjouisse de ce qu'on parle en termes semblables de l'honorable député d'Huron-Centre, il n'a jamais de sa vie commis plus grande erreur. On a dit aussi que le ci-devant ministre des finances s'était rendu impopulaire ; mais son impopularité, s'il est vrai qu'elle existe, est due à ce qu'il a refusé de se rendre aux désirs d'avares monopoleurs. C'était lui qui était chargé de communiquer les décisions du gouvernement aux personnes de cette trempe. L'honorable ministre des finances a dit qu'il n'avait pas lieu de blâmer l'ex-gouvernement au sujet des obligations résultant des travaux publics. Dans son premier discours, cependant, il

a laissé clairement entendre que l'administration actuelle n'est pas responsable des grandes entreprises politiques qui ont été poursuivies pendant son congé du pouvoir. L'honorable monsieur semble ignorer que le canal Welland était actuellement en voie de construction lorsqu'il est sorti de charge. Il paraît oublier qu'une grande partie des travaux du canal Lachine étaient faits à cette époque. La construction des bassins et des écluses inférieurs était très-avancée et il nous a fallu la continuer.

Nous avons été loin de dépenser la somme dont l'honorable monsieur s'est rendu responsable par rapport à ces canaux. Dans l'état estimatif que l'honorable monsieur a laissé tout préparé, il y avait, pour le canal de la Baie-Verte, un item dont M. Page a estimé le coût à \$8,500,000. Le coût entier des canaux que les honorables messieurs se proposaient de construire étaient d'environ \$43,000,000 ; l'Intercolonial exigeait \$10,000,000, le chemin de fer du Pacifique, \$30,000,000.

Je ne désire pas entamer, ce soir, la question du Pacifique, mais j'ai l'intention de défendre ma position à cet égard, lorsque le sujet sera discuté.

L'honorable monsieur dit que nous devrions admettre qu'il y a dans le pays une grande somme de prospérité. Je déclare, sur mon honneur, que je ne vois pas la moindre prospérité résultant de son tarif ; mais je crois que ce tarif a eu l'effet tout contraire. La balance totale contre nous en fait de moissonneuses, de faucheuses, de pelles, de pioches et de tous les instruments nécessaires à l'agriculture, s'élève à la somme de \$160,000. Mais, dit l'honorable monsieur, le Nord-Ouest peut s'approvisionner chez nous même. Pourquoi donc taxerions-nous les colons qui vont ouvrir ce pays ? C'est là un bénéfice d'une espèce douteuse et le profit des fabricants d'instruments aratoires n'est qu'un bien mince profit. Plusieurs sociétés manufacturières ont déclaré que l'impôt dont on les a frappées les mettait dans l'impossibilité de payer un dividende, ce qu'elles auraient pu faire sans le fardeau qui leur a été imposé par la politique nationale.

On a beaucoup parlé des meubles et des grands avantages que la politique nationale devait donner aux fabricants de meubles. Je regrette que mon vieil ami

de Toronto-Centre (M. Hay) ne soit pas ici. Je tranche dans le vif de la question. Quelqu'un lui disait à ce sujet : "Je suis surpris de vous voir appuyer une politique semblable."—"Que Dieu nous soit en aide, monsieur, répondit-il honnêtement, dans ce monde, chacun pour soit." La valeur totale des meubles de toute sorte importés au Canada était de \$247,000. Il en faudra encore importer plusieurs espèces, à cause des prix élevés, parce qu'il est impossible à nos fabricants, pour bien des articles, de faire la concurrence aux grands établissements de New-York et de Philadelphie, de même qu'il est impossible aux petits villages, dans notre pays, de faire la concurrence avec Montréal et Toronto; du reste, nous ne pouvons obtenir ici certains articles nécessaires, en fait de meubles. Nous ne pouvons pas nous procurer, par exemple, les objets de luxe dont mon honorable ami de Montréal aura besoin pour le palais somptueux qu'il fait construire dans cette ville.

M. GAULT: Ce palais est à mon frère et il n'a pas fait venir un seul meuble de New-York. Tout est fait par les meubliers de Montréal. Je possède moi-même, du reste, une maison meilleure que la sienne.

M. MACKENZIE: Je serai enchanté d'aller quelque bon jour examiner son ameublement, s'il m'y invite, afin de voir de quelle fabrique il provient.

L'exportation des meubles a été de près de \$100,000, et voilà la protection merveilleuse qui nous est donnée. Pour ce qui est des chaussures, c'est même pis, ou peut-être mieux; et quant aux sucres, aux cotonnades, aux lainages et autres industries semblables, il n'y a que le grand fabricant ou quelques riches personnages, à qui le bénéfice arrive, tandis que la protection retombe sur ceux qui sont écrasés par les taxes.

M. GAULT: Vous devriez établir une compagnie à fonds social de votre côté de la Chambre, ce serait une excellente spéculation.

M. MACKENZIE: Notre seule objection à ce projet est que nous n'avons pas foi dans sa durée; et nous ne sommes pas aussi naïfs que l'honorable monsieur veut bien le croire. L'honorable ministre des finances dit qu'il ne réclame pas un brevet d'invention pour sa politique, sans doute parce qu'il a annoncé, au Nouveau-Brunswick,

qu'elle ne serait pas une politique de protection.

SIR SAMUEL L. TILLEY: Non, non; tout le contraire.

M. MACKENZIE: Je ne puis pas me chasser de l'idée ces fameux télégrammes. Mon honorable ami dit qu'il n'est pas juste d'essayer à amoindrir son influence, mais il sait bien que c'est son influence politique que nous tâchons d'amoindrir; et nous avons droit de le faire. Sous les autres rapports, nous ne tenterons pas de diminuer son prestige; et c'est seulement à cause de nos sentiments patriotiques et de notre propre position que nous essayons de le ramener un peu dans sa sphère.

En parlant des manufactures, il a dit que nous avons roulé sur la pente de l'adversité pendant cinq ans. Pourtant, s'il connaît quelque chose des manufactures de son pays, il doit savoir que, à part les deux ou trois cas que j'ai déjà cités, que son tarif protecteur n'a pas causé de progrès appréciable, que pas une seule fabrique n'a été établie par suite de ce tarif. Je vois qu'à Hamilton, il a accordé une protection de 35 pour cent sur le fer, et les usines se sont fermées. A Dundas, il a protégé les fabricants de vis, et ils ont cessé de fabriquer; on pourrait trouver la répétition de la même histoire dans un grand nombre d'endroits. Je prétends que, dans le moment actuel, il n'y a aucune augmentation dans le développement manufacturier du pays, excepté dans deux ou trois industries où il faut une mise considérable de capitaux et où on s'est assuré le monopole par une protection exagérée.

L'autre soir, l'honorable monsieur a dit que la dette individuelle, ou plutôt l'impôt était, en 1868, de \$3.55 par tête; il a mis le chiffre actuel de la taxe à \$4.05 par tête. S'il répartit \$13,000,000 sur 3,500,000 âmes, je ne vois pas comment il arrive au chiffre de \$3.55; et s'il répartit \$25,000,000 sur 4,000,000 d'âmes, je ne vois pas non plus comment il trouve le chiffre de \$4.05.

SIR SAMUEL L. TILLEY: C'est à dire que les pourcentages ne sont pris que sur les douanes et l'accise; ce que vous tirez des chemins de fer et des postes ne constitue pas un impôt.

M. MACKENZIE: L'honorable monsieur fait erreur; tout ce qui se tire de ces deux sources est une taxe sur le public.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Vous avez des travaux publics et des canaux.

M. MACKENZIE : Mais il nous faut payer l'intérêt du capital. L'honorable monsieur sait bien que le canal Welland n'a pas payé plus de 2½ pour cent d'intérêt et que, maintenant, il ne donnera aucun intérêt.

SIR SAMUEL L. TILLEY : L'intérêt sur les dépenses constitue une taxe.

M. MACKENZIE : L'intérêt entre en compensation des pertes du pays et des déboursés. Il n'y a pas de doute que ce que nous payons au revenu public est une taxe.

Comme mon honorable ami qui occupe le siège voisin du mien, a traité la question des dettes provinciales, je n'occuperai pas plus longtemps l'attention de la Chambre sur ce sujet.

Motion (*Sir Samuel L. Tilley*) adoptée.

La Chambre se forme en comité des voies et moyens.

(En comité.)

M. KILLAM : Je voudrais savoir si l'honorable ministre des finances a donné sa réponse finale. J'ai compris qu'il avait promis de conférer avec une personne intéressée dans cette question, et qu'il reviendrait sur l'ordre du conseil concernant la remise à être accordée. Je puis dire, en m'appuyant sur la meilleure autorité, que l'honorable monsieur a promis qu'il serait passé un autre ordre du conseil accordant une remise d'au moins une piastre par tonneau.

SIR SAMUEL L. TILLEY : L'arrangement ne concernait pas la différence entre l'ancien tarif et le nouveau. Le point à régler entre le constructeur de Saint-Jean et moi était de savoir s'il devait y avoir une réduction de 80 pour cent sur l'ameublement du navire, et je lui dis qu'il ne fallait pas y songer. Toute modification que l'on pourrait apporter s'appliquerait à tout le navire.

M. KILLAM : Il ne faut pas que l'honorable monsieur nous laisse dans cette position incertaine. Nous comptons qu'il accomplira la promesse qu'il a faite.

Ordonné, qu'il soit fait rapport des résolutions.

La Chambre reprend sa séance.

(En Chambre.)

Il est fait rapport des résolutions.

La Chambre s'ajourne à
trois heures
vingt-cinq minutes.

SIR SAMUEL L. TILLEY.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 12 avril 1880.

M. l'Orateur prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

CHAMBRE DES COMMUNES — AUDITION DES COMPTES.

LE RAPPORT EST ADOPTÉ.

M. KIRKPATRICK propose que le second rapport du comité spécial permanent des comptes publics soit adopté,

M. L'ORATEUR : J'aimerais à savoir de la Chambre si je dois permettre que ces comptes soient soumis à l'auditeur-général.

M. KIRKPATRICK : La Chambre s'est déjà prononcée en faveur de l'audition de ces comptes par l'auditeur général, et ce rapport recommande que l'acte d'audition soit amendé de manière à bien faire comprendre que c'est là la loi.

M. MACKENZIE : Il ne saurait y avoir à cela aucune objection, et nous serons ainsi soustraits aux embarras de quelques-uns des officiers de la Chambre.

La motion est adoptée.

BILL PRÉSENTÉ.

Le bill suivant est présenté et lu la première fois :

Bill (No. 101) à l'effet de pourvoir à la distribution des biens des commerçants insolubles. (*M. Abbott*).

VOIES ET MOYENS—LE TARIF.

L'ordre concernant la lecture des résolutions, rapportées du comité des voies et moyens, est lu (9 avril).

M. PATERSON (Brant-Sud) : Il y a quelques jours, j'ai parlé à l'honorable ministre des finances d'une question qui m'intéresse beaucoup, c'est-à-dire la taxation des livres destinés aux aveugles. L'honorable monsieur ma répondu alors que le gouvernement s'en occuperait, et j'avais espéré qu'en introduisant ses dernières résolutions, il aurait accédé à ma demande. Comme il ne l'a pas fait, je prie la Chambre de m'écouter un peu, afin de lui expliquer la position où se trouvent les aveugles de ce pays. Nous avons trois institutions du genre en Canada que favorisent autant que possible les gens bienfaisantes, savoir : l'Institut d'Ontario, à Brantford, l'établisse-

ment catholique de la province de Québec, à Montréal, et le dernier à Halifax. Ces institutions sont maintenues, les unes par le gouvernement, et les autres par les particuliers. Un alphabet anglais d'un chelin coûte \$3.50 lorsque les lettres sont en relief, et la Chambre doit comprendre que ce prix est exorbitant pour les pauvres aveugles. L'abolition du droit ne pourrait nuire en aucune façon aux éditeurs canadiens. Les livres à lettres relevées sont fournis par une maison des Etats-Unis où l'éducation des aveugles est fort soignée. Ainsi l'an dernier, le Sénat américain a décidé, par un vote de 43 contre 7, de placer \$250,000 dans les bons de 4 pour cent, dont l'intérêt annuel, s'élevant à \$10,000, devait être affecté à l'institution des aveugles de Louisville (Kentucky) laquelle imprime les livres en question et les vend à nos aveugles au prix de revient.

La société biblique des Etats-Unis fait encore mieux ; elles fournissent aux aveugles protestants une bible à lettres en relief au prix que coûte seule la reliure, et que l'on ne peut acheter pour moins de \$20. Je crois donc que la Chambre sera d'avis avec moi que l'on devrait supprimer le droit dont il s'agit. Il me serait inutile d'en dire d'avantage. Je me suis efforcé d'expliquer la position malheureuse où se trouvaient les aveugles et j'espère que l'honorable ministre et ses collègues acquiesceront à ma prière en adoptant la motion suivante, au lieu du rapport adoptant les résolutions, c'est-à-dire :

“ Que les résolutions ne soient pas lues une seconde fois et adoptées, mais déferées de nouveau au comité en lui donnant instruction qu'il a le pouvoir d'inscrire sur la liste des articles admis en franchise, les livres à lettres soulevées.

SIR SAMUEL L. TILLEY : En vertu de la loi actuelle, les bibles, testaments ou autres parties de l'Écriture paient un droit de 5 pour cent. Le gouvernement, après avoir pris la chose en considération, a cru qu'il était difficile d'établir une distinction entre les livres destinés aux aveugles et ceux dont se servent les pauvres en général ; le droit est de 15 pour cent. Et comme les bibles et autres parties de l'Écriture ne paient que 5 pour cent, il n'est pas à propos de faire encore une distinction entre les livres dont il est question et ceux qu'achètent les pauvres en général.

M. BLAKE : Pour que les pauvres puissent apprendre à lire, il leur faut avoir l'alphabet, qui est de fait frappé d'un droit moins élevé en proportion, que les livres des aveugles, auxquels vous enlevez ainsi le moyen d'apprendre à lire ; ce qu'importe beaucoup plus à ces derniers qu'à nous qui voyons clair. Je pense que le gouvernement devrait faire cette concession, et s'il ne l'accorde pas, je voterai du moins dans ce sens.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Je ne pense pas qu'il y avait aucun risque à accorder ce privilège en faveur des livres destinés aux aveugles, car on ne saurait les employer à d'autres fins.

SIR JOHN A. MACDONALD : L'honorable ministre des finances ne s'y oppose pas, le seul inconvénient, c'est que cela pourrait retarder l'adoption de la résolution.

M. BLAKE : Nous pourrions, du consentement unanime de la Chambre, adopter de suite la motion en comité.

L'amendement est adopté.

La Chambre se forme en comité général.

(En comité.)

Les résolutions sont amendées et il est ordonné d'en faire rapport.

La Chambre reprend ses délibérations.

(En Chambre.)

Les résolutions, telles qu'amendées, sont rapportées.

Il est proposé :

“ Que les dites résolutions soient lues la deuxième fois et adoptées. (Sir Samuel L. Tilley.)”

M. ANGLIN : Je n'ai pas l'intention de proposer aucun amendement, mais je demanderai, une fois de plus, à l'honorable ministre des finances, au nom des libraires, de remanier l'échelle des droits imposés sur les livres—droits, qui aujourd'hui, taxent également les travaux manuels et intellectuels.

Je recommanderai aussi à l'honorable ministre des finances de soustraire les importateurs aux grands inconvénients que leur fait subir la manière dont les droits sont prélevés sur les lainages et les cotonnades.

En somme, je demande simplement justice pour ceux qui m'ont écrit à ce sujet, et pour le commerce en général ; et je crois devoir insister de nouveau.

M. DOMVILLE : Si l'honorable député de Gloucester (M. Anglin) voulait ajouter à sa liste la pétition que j'ai présentée l'autre jour, à l'effet de supprimer les droits dont sont frappés les coqs et les poules, j'appuierais sa réclamation.

M. BLAKE : Y compris les *Bantans*.

M. DOMVILLE : Oui, et les *Shan-ghais*.

M. MACKENZIE : Et les paons.

SIR SAMUEL L. TILLEY : L'an dernier, on a substitué le droit spécifique au droit *ad valorem*. Après avoir discuté la question, l'honorable député de Gloucester (M. Anglin) s'opposa à ce que nous croyons être le mode le plus judicieux de prélever les droits, c'est-à-dire, suivant la pesanteur et non la valeur. Après une année d'expérience, l'honorable monsieur nous prie d'acquiescer au désir du commerce. Il y a quelque temps, une députation, représentant apparemment la classe entière des marchands de livres, vint à Ottawa, et après avoir examiné soigneusement l'effet des résolutions adoptées durant la dernière session, nous concluâmes que le même montant devait être prélevé par un droit *ad valorem* au lieu d'un droit spécifique. Les délégués nous montrèrent combien le droit spécifique leur avait nui, à plus d'un point de vue ; et le gouvernement décida de revenir aux droits *ad valorem*, tel que recommandé par les représentants du commerce, ce qui fut adopté par la Chambre. Je ne comprends donc pas que l'honorable député de Gloucester puisse représenter le commerce, comme il le prétend. Le gouvernement ne perdra aucun revenu par le changement.

M. CHARLTON : Avant que les résolutions soient adoptées, je désire appeler l'attention du ministère sur une question qui se rattache au commerce de bois—je veux parler du droit d'exportation sur les billots de sciage. Ma propre expérience, dans Ontario-Ouest, m'a convaincu que ce droit était hostile aux intérêts du moins de cette partie du pays. Je ne saurais dire ce qu'il en est à Québec ; mais le commerce de billots dans Ontario-Ouest, qui autrement aurait engagé des capitaux considérables, ne peut se faire avec avantage, à cause de ce droit d'exportation. Il est à ma connaissance, qu'un certain nombre de maisons canadiennes qui ont placé dans cette industrie des centaines de mille piastres, et qui auraient exploité

les limites de pins de la Baie Georgienne, se sont retirées des affaires, ou ont transporté leurs opérations du côté de Michigan, à cause du droit d'exportation. Dans les États de l'Ouest, il se fait un grand commerce, qui consiste à remorquer des trains de bois, du Michigan aux ports de l'Ohio et de New-York, et une quantité considérable de billots expédiés à Buffalo et Tonawanda est transportée à l'Est par le canal Erié ; ce qui n'affecte pas du tout le commerce du bois scié en ce pays.

Une compagnie américaine voulut se livrer à cette exploitation, l'année dernière, à la baie Georgienne. Elle sortit deux trains de bois de la forêt, et l'un ayant été saisi pour paiement du droit d'exportation, les parties intéressées abandonnèrent ce commerce. Je pense que l'honorable ministre des finances ferait bien de s'enquérir si un droit qui rapporte \$300 à \$400 au pays par année, qui paralyse ici une industrie considérable et rémunérative, pour la centraliser dans un pays étranger, et qui, enfin, empêche ceux qui possèdent du bois le long de nos rivières navigables, d'en obtenir de meilleurs prix qu'à présent, nous est avantageux. Pour moi, je suis sûr que ce droit a donné au Michigan, et à notre détriment, un commerce étendu et lucratif. L'honorable ministre des finances peut être certain que les commerçants de bois scié du Michigan ne sauraient être jaloux de ce commerce de billots qui n'affecte pas du tout le leur. Le droit dont il s'agit, empêche ceux qui ont du bois en Canada de profiter d'un excellent commerce, et j'attire l'attention du gouvernement, avec l'espoir qu'il remédiera bientôt aux maux dont je me plains.

M. CURRIER : Je ne comprends guère, comme le dit l'honorable monsieur, que le fait de permettre l'exportation des billots en franchise aux États-Unis pour y être manufacturés, ne puisse affecter le commerce de bois scié au Canada. Le droit est de \$2 par 1000 pieds sur le bois scié, et l'honorable député voudrait donner aux Américains le droit d'avoir notre bois sans avoir à payer de droits. Si la taxe actuelle sur le bois exporté était supprimée, la perte ne serait guère considérable pour le revenu, mais la quantité exportée serait beaucoup réduite, et comme il s'expédie aux États-Unis beaucoup de bois de construction provenant de ces billots, nos scieries n'auraient pas

l'avantage de le fabriquer, et les Américains en auraient tout le profit ; j'espère donc que la loi restera telle qu'elle est.

M. WHITE (Renfrew-Nord) : J'approuve l'honorable député d'Ottawa (M. Currier). Non-seulement cette espèce de bois est en demande aux Etats-Unis, mais on a reçu, l'an dernier, plusieurs commandes d'Angleterre. Il ne me paraîtrait pas sage, d'abolir le droit sur le bois non-fabriqué et exporté du pays, car l'on priverait ainsi nos moulins d'une grande partie du commerce et des profits légitimes qu'ils retirent de la transformation de la matière brute en bois de service, telle qu'on l'emploie aux Etats-Unis et en Angleterre.

M. McCALLUM : Je suis opposé en principe aux droits d'exportation. Autrefois, il y avait un droit d'exportation sur le bois de chêne, et le ministère précédent l'a, je crois, supprimé. Nous avons, dans ce pays, peu de bois de chêne et beaucoup de bois de pin. Mais comment se fait-il que l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton) ait découvert si tard que l'on devait abolir ce droit, qui a subsisté durant le règne de l'ex-gouvernement dont il était le partisan ? Avant le changement du tarif, l'honorable député n'en connaissait rien. J'ignore si l'ex-gouvernement a dû céder à la pression exercée sur lui, mais je suis opposé à ce droit en principe, croyant que l'on devrait permettre à quiconque possède du bois, de le vendre le meilleur prix sans payer de droits d'exportation.

M. COLBY : Je ne pense pas que l'honorable député de Norfolk-Nord puisse être accusé d'inconséquence. Il a, depuis plusieurs années, prêché l'abolition de ce droit, et si je m'en souviens bien, il proposa un jour à ce sujet, la nomination d'un comité. Ce sont bien là, je crois ses vues, mais je ne pense pas que l'honorable monsieur ait le droit de dire, vu les circonstances, que ce droit est absurde, puisqu'il est le résultat de la législation extraordinaire de nos voisins qui ont imposé un droit sur leur bois scié au profit de leurs fabricants, tout en permettant l'entrée des billots en franchise. Le gouvernement canadien devenait ainsi obligé de protéger nos propres manufactures, ce qui justifie cette exception à la règle générale. Il a été érigé des moulins, à grands frais, dans plusieurs endroits ; et ces moulins, si utiles aux localités où

ils sont établis, seraient fermés si le droit en question était supprimé. Les billots, aujourd'hui fournis à ces moulins, seraient expédiés aux Etats-Unis pour y être manufacturés.

Il y a certaines parties du pays, comme celles dont a parlé l'honorable député de Norfolk-Nord, où le droit n'opère pas d'une manière profitable, et où les propriétaires de moulins n'en retirent aucun avantage. Si donc il était possible dans ces cas spéciaux, de donner au gouvernement le pouvoir de remettre le droit, lorsque cette taxe ne protège aucun intérêt, et pèse d'autant sur les propriétaires de billots, je pense que l'on s'en trouverait bien. De cette manière, les moulins et les manufactures profiteraient de cette protection, et ceux qui ont du bois seraient soulagés du fardeau onéreux de ce droit quand ils ne devraient en retirer aucun avantage. Il s'agit tout simplement de savoir si l'on doit permettre une législation de ce genre. Si la chose était possible, je crois qu'elle profiterait au pays en général, et je sou mets la question à l'honorable ministre des finances.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Bien loin d'avoir été incité à supprimer ce droit, le gouvernement a été pressé de l'augmenter lorsqu'il le soumit à la Chambre ; la loi est en vigueur depuis 1871 et jusqu'ici, nulle requête n'a été faite pour demander sa suppression, nulle plainte n'a été portée ; j'en conclus que ce droit d'exportation imposé sur le bois a eu des résultats satisfaisants pour la partie du pays qui produit l'article.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Je dois dire qu'il y a eu beaucoup de plaintes dans le passé, et, si je m'en rappelle bien, il y a eu quelque changement pour deux ou trois espèces de bois ; en même temps, je suis tenu de dire que la difficulté, dont a parlé l'honorable député de Stanstead (monsieur Colby), était telle, que nous n'avions pu acquiescer à ses désirs. Il y a eu de sérieux embarras dans certaines parties du pays, notamment dans celle où je réside, et à d'autres endroits. Il a été prouvé qu'une grande quantité de bois avait tellement peu de valeur, qu'il valait mieux le détruire ; cependant, je ne saurais conseiller au gouvernement de faire ce que nous n'avons pas nous-mêmes osé.

M. CURRIER : J'apprends que la localité que mon honorable ami voulait

protéger il y a 4 ou 5 ans; n'a plus à se plaindre des mêmes inconvénients. Il n'y a que sur le lac Huron et les grands cours d'eau que l'on peut prendre ce bois maintenant. Toutefois, la vallée de l'Ottawa a fourni plus de bois de construction de l'espèce dont parle mon honorable ami, que tout autre endroit.

M. CHARLTON : Il y a une différence entre les districts de la baie Georgienne et la vallée de l'Ottawa, car on ne trouve pas de forêts aux Etats-Unis qui soient assez rapprochées pour que leurs produits fassent concurrence à ceux de l'Ottawa, qui possède ainsi au point de vue du transport un grand avantage sur les forêts américaines situées plus à l'ouest. Mais la région de la baie Georgienne vient en compétition directe avec celle du Michigan, où la distance et les frais de transport sont à peu près les mêmes. On comprend donc qu'un droit de \$1 par 1,000 pieds tend à détruire le commerce de la baie Georgienne. Il est vrai que l'abolition du droit présente des difficultés, et je puis dire que la seule faveur que nous ait faite le ministère précédent, fut de supprimer les droits sur les billots de chêne, celui imposé sur le pin restant le même.

Si l'on n'a pas exercé de pression sur le gouvernement actuel, c'est que l'on croyait que le droit d'exportation avait été aboli, lorsque les résolutions sur le tarif nous furent soumises. Tel n'était pas le cas, cependant, et ceux qui étaient intéressés dans le commerce de billots ne s'aperçurent de leur erreur, que le jour où le droit fut exigé des trains de bois passant de la baie Georgienne au lac Huron et dont j'ai déjà parlé. Je dois avouer ne connaître que peu de choses des intérêts dont a parlé mon honorable ami de Stanstead (M. Colby). Toutefois, on ne saurait alléguer de raisons suffisantes pour imposer ces droits à l'Ouest, et il est regrettable, que ceux qui possèdent du beau bois sur la baie Georgienne soient incapables de faire concurrence à leurs rivaux du Michigan dans une industrie fort lucrative. Si le gouvernement pouvait établir des règlements qui n'affecteraient que telle ou telle partie du pays, le commerce de la baie Georgienne ou des grands lacs en profiterait de même que d'autres parties du pays. J'espère que le cabinet donnera toute son attention à cette affaire.

M. BOWELL : L'adoption de règlements qui établiraient des distinctions,

M. CURRIER.

comme en voudrait l'honorable préopinant provoquerait des embarras et du mécontentement. Il ya déjà quelque temps, le gouvernement américain ayant imposé un droit de \$2 par 1,000 pieds sur le bois manufacturé, plusieurs de nos marchands, qui avaient des limites très étendues, exportèrent des billots. Le bois de rebut que l'on jette en ce pays, paie plus que les dépenses du remorquage aux Etats-Unis.

Un grand nombre de fabriques de bardeau furent démolies pour transporter les machines chez nos voisins qui importaient d'ici le bois nécessaire à la fabrication de cet article. Il est donc beaucoup mieux, dans l'intérêt de ce pays, de ne rien céder sur ce point. L'an dernier j'aurais voulu appliquer ce droit à d'autres espèces de droit, mais le gouvernement crut préférable de laisser la loi, telle qu'elle existait depuis nombre d'années.

Les résolutions sont lues pour la deuxième fois et adoptées.

BILL AMENDANT L'ACTE RELATIF AUX DROITS DE DOUANE ET D'ACCISE.

(Sir Samuel L. Tilley.)

PREMIÈRE LECTURE.

SIR SAMUEL L. TILLEY présente un bill (No. 102) à l'effet d'amender l'acte 42 Vict., chap. 15, intitulé: Acte à l'effet de modifier les droits de douane et d'accise.

Le bill est lu la première fois.

SUBSIDES.

VIII.—ARTS, AGRICULTURE ET STATISTIQUES

La Chambre se forme en comité des subsides.

(En comité.)

53 Dépenses se rattachant à la garde et à la collection des archives publiques..... \$5,000

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : L'honorable ministre de l'agriculture voudra-t-il nous dire ce qui a été fait à l'égard des archives publiques, et pourquoi il demande un crédit de \$2,000 de plus. Je voudrais savoir aussi si l'on a obtenu copie des documents qui se rapportent aux premiers temps de notre histoire.

M. POPE (Compton) : L'année dernière, l'on dépensa le crédit pour faire copier les papiers de Haldimand. Le nombre des livres ainsi copiés, est indiqué dans mon rapport sur les archives. Il y

a maintenant dans les voutes 35 volumes de cette collection, et 70 autres sont prêts à être expédiés d'Angleterre. Il y en a 233 en tout, mais on ne les copiera pas tous pour éviter des dépenses. Nous espérons que l'on achèvera cette année de copier la collection. Je pourrais mentionner ici le fait que les Etats-Unis en ont obtenu copie il y a un an ou deux. Plusieurs autres documents se rattachent à l'histoire primitive de ce pays et nous avons cru devoir demander une augmentation du crédit; celui de l'an dernier étant insuffisant.

M. ANGLIN : Pouvez-vous nous dire ce que coûteront ces documents ?

M. POPE (Compton) : Je ne saurais le dire. Que mon honorable ami consulte le rapport de 1873, et il sera aussi bien renseigné que moi.

L'item est adopté.

54 Dépenses se rattachant au *Patent Record*..... \$7,200

M. VALLÉE : Le *Patent Record* est imprimé en anglais. Une loi passée en 1873 décrète qu'il devait être imprimé en anglais et en français. J'attire sur ce point l'attention du gouvernement.

M. POPE (Compton) : Les patentes sont imprimées dans la langue dans laquelle elle sont prises.

M. VALLÉE : Si le solliciteur est Français, le nom seul de la patente est, imprimé en français.

L'item est adopté.

55 Dépenses se rattachant à la préparation des statistiques criminelles... \$ 5,030

56 Dépenses se rattachant au recensement..... 200,000

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Comment ce crédit sera-t-il appliqué ?

M. POPE (Compton) : Le recensement doit être fait durant l'année prochaine, et comme il n'y a pas ici d'officier proposé régulièrement aux statistiques, comme en Angleterre, il faut initier au travail les commissaires et les énumérateurs, ce qui exige de fortes dépenses.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : L'honorable monsieur est-il prêt à envoyer une circulaire aux membres de la Chambre dans le but d'obtenir des renseignements ?

M. POPE (Compton) : Je ne me souviens pas d'avoir promis de détails à la Chambre. Je suis prêt, cependant, à donner des informations générales et à

recevoir comme toujours les avis des membres de la Chambre. Je soumettrai, à la Chambre, s'il est possible, une ébauche du projet. Il serait, cependant, impossible d'en donner tous les détails, vu que l'on pourrait en modifier le plan jusqu'au temps où l'on commencerait les travaux.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Cela devrait être soumis avant l'adoption de l'item. Je conseillerais que l'on recueillît des statistiques indiquant la nature des maisons occupées par la population, le nombre de chambres, et que l'on indiquât en même temps, si elles sont faites de bois, de briques, de pierre ou autrement. Je crois que ces renseignements seraient précieux, puisqu'ils nous donneraient une idée du progrès du pays.

M. POPE (Compton) : Nous prendrons en considération ce que vient de conseiller de faire l'honorable monsieur.

M. ROSS (Middlesex - Ouest) : J'espère que l'on soumettra aussitôt que possible le projet du recensement, afin que les membres de la Chambre puissent donner leur avis, et que l'on adopte les recommandations qui auraient une utilité pratique. Comme le recensement n'a lieu que tous les 10 ans, il importe de le faire de la manière la plus complète et la plus efficace possible. J'attirerai l'attention sur le fait que nous n'avons que 36 colonnes sous le titre d'agriculture, tandis que les Etats-Unis en ont 72. Le recensement de nos voisins leur donne donc des renseignements plus détaillés. Aux Etats-Unis, il est nommé tous les 10 ans, un comité composé des hommes les plus expérimentés pour préparer le plan du recensement. En ce qui concerne le commerce du bois, l'on pourrait obtenir des renseignements à de meilleures sources que celles des énumérateurs; ainsi les marchands de bois ont à prendre des licences et à faire certains rapport qui pourraient nous fournir les statistiques dont nous avons besoin. Il est nécessaire aussi que les statistiques ainsi recueillies soient publiées sans retard.

Il paraît que l'un des volumes du recensement de 1871 n'est pas encore publié.

M. CURRIER : Je ne pense pas que l'on pourrait recueillir de la manière indiquée par l'honorable député de Middlesex-Ouest (monsieur Ross), les statistiques, qui se rapportent au commerce de

bois, vu qu'il s'en coupe beaucoup sur les terrains des particuliers.

M. MACKENZIE : A-t-on l'intention de recueillir des renseignements sur la valeur de la propriété, vu que les statistiques municipales sont notoirement insuffisantes, surtout à Ontario, et que l'on soupçonne les gens d'évaluer leurs biens au-dessous de leur valeur réelle, surtout les biens immeubles, afin d'échapper aux taxes.

M. POPE (Compton) : La chose n'a pas été faite par le passé. Il serait à désirer que l'on put constater la valeur de la propriété, mais cela est fort difficile, vu que les propriétaires l'évaluent eux-mêmes. J'espère être en mesure, avant la fin de la session d'exposer le plan général du recensement et je recevrai alors tous les avis que l'on pourra m'offrir. Je pense aussi, que nous pourrions, avec le concours des provinces, recueillir annuellement des statistiques, ou en tous cas, à des intervalles plus rapprochés qu'aujourd'hui.

L'item est adopté.

IX.—IMMIGRATION ET QUARANTAINE.

57 Immigration..... \$159,750.

En réponse à sir Richard J. Cartwright,

M. POPE (Compton) dit que l'on avait groupé tous ces items à la demande de l'auditeur-général, parce qu'il était presque impossible de préciser le montant pour chacun de ces services.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : J'aimerais à savoir où en est le contrat avec les Mennonites et s'ils ont remboursé l'emprunt qu'ils ont fait ?

M. POPE (Compton) : Pas encore, mais la date de l'échéance approche, et chaque centin emprunté sera remboursé.

M. ROSS (Middlesex-Ouest) : L'honorable monsieur voudra-t-il me dire combien l'on a accordé de passages gratuits pour aller d'une partie du pays à une autre ?

M. POPE (Compton) : Le gouvernement n'a accordé ce passage qu'aux émigrants pauvres. On a aidé aux émigrants en vertu d'un arrangement conclu entre les gouvernements du Canada et d'Ontario, car ceux qui vont à Ontario ont droit de s'y rendre sans rien payer, quels qu'ils soient.

M. MACKENZIE : L'honorable monsieur veut parler des fermiers tenanciers.

M. CURRIER.

M. POPE (Compton) : Tous les émigrants, quels qu'ils soient, à destination d'Ontario, peuvent s'y rendre gratis si le gouvernement de cette province le veut. Nous sommes tenus de remplir l'engagement conclu en 1872 et par lequel nous promettons de donner des billets de passage gratuits, le gouvernement d'Ontario devant nous rembourser les $\frac{2}{3}$ du prix.

M. MACKENZIE : Non.

M. POPE (Compton) : Oui. Si Ontario insiste, nous devons tenir notre engagement. L'immigration est plus considérable que les années précédentes et le sera davantage encore à raison du départ des fermiers tenanciers d'Angleterre, qui viendront se fixer ici. Jusqu'à cette époque l'immigration est double de celle de l'an dernier. L'opposition a beaucoup parlé de l'émigration des Canadiens aux États-Unis, affirmant sans cesse que notre pays se dépeuplait. L'un des honorables membres de la gauche a même affirmé que 31,000 personnes avaient dernièrement quitté le Canada, mais pour arriver à ce chiffre il avait compris dans ses calculs, à l'exemple d'un autre qui en savait aussi long que lui, 20,000 émigrants d'Europe qui passèrent à travers le Canada pour aller se fixer dans les États de l'Ouest. Le dernier recensement des États-Unis indique une diminution de population du Maine et du New-Hampshire entre 1861 et 1881 et l'accroissement de la population des États de la Nouvelle-Angleterre durant cette même période n'a été que de 10 pour cent, tandis que l'augmentation de la population du Canada était de 12 $\frac{1}{2}$ pour cent et que États avaient perdu autant que le Canada par l'émigration. Les émigrants se dirigent vers l'Ouest parce que le terrain y est à meilleur marché, et il est que juste que nous dirigions nos émigrants vers notre propre Nord-Ouest.

M. TROW : De qui l'honorable monsieur veut-il parler en assimilant l'honorable monsieur dont il a parlé à un autre qui, dit-il, en savait autant que lui sur cette question ?

M. POPE (Compton) : C'est l'honorable député de Bothwell qui a fait l'assertion dont il s'agit.

M. TROW : Je puis prouver, par les rapports des États-Unis, que 31,000 Ca.

nadiens ont quitté le Canada pour s'établir chez nos voisins en 1879.

M. POPE (Compton) : Oui, si vous comprenez les 20,000 que j'ai mentionnés.

M. TROW : Non.

M. MACKENZIE : Cela s'applique-t-il à l'année précédente aussi ?

M. POPE (Compton) : Dans une grande mesure.

M. MACKENZIE : Alors les chiffres sont relativement corrects. L'honorable député de Bothwell (M. Mills) a invoqué le recensement des Etats-Unis pour une période de 6 ou 7 ans, démontrant que lorsque nous étions au pouvoir, le nombre de ceux qui émigraient du Canada était petit, et qu'il commença à s'accroître du moment que le ministère actuel fut formé.

M. POPE (Compton) : En 1878, 11,000 émigrants de la Grande-Bretagne traversèrent le Canada pour se rendre aux Etats-Unis et 18,000 seulement se fixèrent ici, tandis qu'en 1879, 20,000 traversèrent le Canada pour aller aux Etats-Unis, et 30,000 se fixèrent au milieu de nous ; de sorte que la proportion est à peu près la même.

M. ROSS (Middlesex-Ouest) : L'honorable député de Bothwell (M. Mills) a montré, d'après le rapport annuel des Etats-Unis, que durant les cinq premières années après la Confédération, il partit du Canada pour aller s'établir aux Etats-Unis environ 42,000 Canadiens chaque année.

M. POPE (Compton) : Il a recueilli ses renseignements dans les rapports des Etats-Unis.

M. ROSS (Middlesex) : L'honorable député de Bothwell a dit qu'il avait écrit au bureau des statistiques, à Washington, pour avoir le nombre exact d'émigrants du Canada durant les années mentionnées, et il constata ainsi que la moyenne fut de 32,000 durant les cinq années que l'ex-ministère resta au pouvoir. Ces statistiques peuvent être corroborées par des preuves que l'honorable monsieur pourrait se procurer immédiatement. Pas un seul émigrant d'Europe n'est compris dans ce nombre.

La différence entre l'émigration du Canada et de la Nouvelle-Angleterre, c'est que les Américains ont quitté une partie de la république pour aller s'établir dans une autre, tandis que les Canadiens sont allés s'établir chez eux. Le gouver-

nement actuel semble avoir pris à tâche de ne pas transférer nos compatriotes d'un endroit du Canada à un autre, mais de les diriger vers la république par des efforts systématiques, y compris les annonces dans les brochures officielles.

Chaque document publié par le département de l'agriculture, sous la direction de l'honorable député de Compton, contenait des annonces favorables à l'établissement des terres des Etats-Unis. Il a été payé l'an dernier pour le transport des émigrants \$74,335, et il a été donné 8,871 billets de passage gratuit ; cependant, je ne trouve pas dans le rapport de l'honorable ministre la garantie que ces émigrants, qui se dirigeaient d'Halifax à l'Ouest, devaient rester ou étaient censés rester au Canada. Il semble que l'on ne se préoccupe pas assez de savoir si l'argent dépensé pour l'émigration atteint le but que l'on se propose.

M. PLUMB : Les honorables messieurs de la gauche croient nécessaire, pour accomplir leurs sinistres desseins, de démontrer que le Canada se dépeuple. Ils sont prêts à accepter les rapports du bureau des statistiques ou de journalistes anonymes irresponsables des Etats-Unis, tandis qu'ils rejettent les déclarations des ministres et officiers canadiens sur l'immigration du Canada aux Etats-Unis, si elles ne sont pas conformes aux statistiques officielles. Nos voisins n'ont pas le moyen de savoir si nos émigrants qui traversent le pays pour aller chez eux, viennent du Canada ou de l'Europe, mais nos adversaires sont très-anxieux de démontrer que le Canada est ruiné par le gouvernement actuel, et que ses habitants émigrent par milliers. Les honorables messieurs de la gauche sont obligés, pour appuyer leur cause, de défigurer les rapports publics.

Je pourrais dire à l'honorable député de Gloucester (monsieur Anglin) que ceux, qui émigrent au Nord-Ouest canadien, ne sont pas tous nécessairement des cultivateurs ; quelques-uns de nos plus riches fermiers d'Ontario à l'heure actuelle, étaient jadis des forgerons et des tisseurs, gens qui à l'entendre, ne pouvaient devenir cultivateurs.

Je présume que mon honorable ami de Middlesex-Ouest (monsieur Ross) n'a pas lu le rapport des délégués anglais, qui ont visité le Nord-Ouest, l'an dernier.

Ces messieurs n'envisagent pas l'émigration

gration, qui se porte vers nos prairies, à un point de vue aussi borné que le sien ; ils constatent la facilité des moyens que donne l'honorable ministre de l'agriculture pour visiter et apprendre à connaître le caractère du pays, et ils disent que l'Occident canadien est fort supérieur au Nord-Ouest américain.

De fait, tous les visiteurs sont unanimes à déclarer qu'il n'y a pas de plus beau pays sous le soleil que nos vastes plaines qui surpassent de beaucoup le Montana et le Dakota, et recommandent à leurs amis là-bas de leur donner la préférence.

Les honorables messieurs de la gauche ne parlent pas ainsi, ils font au contraire de leur mieux pour recommander le Montana et le Dakota, tout comme mon honorable ami de Lambton qui, dans une circonstance antérieure, faisait l'éloge du Texas au détriment de Manitoba. En effet l'honorable chef de la gauche, parlant des inconvénients du Nord-Ouest, disait que le climat y était affreux, le transport difficile, qu'il n'y avait pas de bois, que les établissements étaient clair-semés, ce qui contribuait beaucoup à décourager l'émigrant, qui ne voulait pas aller là pour y acheter du terrain, même à bas prix, parce qu'il pouvait en avoir de meilleur à d'autres endroits. Lorsqu'on lui demanda de spécifier l'endroit, il répondit au Texas.

Les honorables messieurs de la gauche s'efforcent constamment de persuader au public que le flot de l'émigration se porte sans cesse vers Montana de préférence à Manitoba et au Nord-Ouest canadien. Il ne conviendrait pas aux honorables messieurs d'avouer que Manitoba ou le Nord-Ouest offre au colon des avantages au moins égaux à ceux du pays qui borde notre frontière. Je sais que l'étendue du terrain arable au Montana est très-limitée : on dit qu'il n'y en a pas plus de 3 ou 4 millions d'acres. Il paraît d'autre part, que le Canada tout entier est rempli d'agents à gages qui s'efforcent de diriger l'émigration de ce pays vers les Etats-Unis. On m'informe qu'il y en a une dizaine à Toronto seulement, où ils sont fort aidés, dans leur propagande par les discours et les organes des membres de l'opposition.

Je pense qu'il serait bon de taxer ces agents et de les forcer à prendre licence. Tous les honorables membres de la gauche qui ont parlé jusqu'ici n'ont pas manqué de déprécier le Canada, mais ce qu'ils ont

dit de Manitoba et du Nord-Ouest canadien comparés aux Etats-Unis, est en contradiction directe avec le témoignage des délégués anglais qui ont déclaré que nos territoires du Nord-Ouest sont infiniment supérieurs à ceux qui les avoisinent de l'autre côté de la frontière. Pourquoi nos adversaires persistent-ils à déprécier nos ressources et à mettre en relief celles de nos voisins ?

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : La Chambre se rappellera que cette émigration du Canada aux Etats-Unis a causé beaucoup de mal au Canada pendant nombre d'années. Le recensement des Etats-Unis de 1871, démontrait que 489,000 personnes avaient émigré en ce pays des provinces de l'Amérique Britannique du Nord ; sur ce nombre la plus grande partie passèrent aux Etats-Unis entre 1861 et 1872. Il y a eu sans doute une contre émigration des Etats-Unis au Canada, mais fort inférieure à celle du Canada aux Etats-Unis.

J'aimerais que l'honorable ministre de l'agriculture nous donnât plus de renseignements sur la visite des fermiers anglais en ce pays et des résultats de cette délégation.

M. POPE (Compton) : J'ai appris des agents eux-mêmes et des journaux anglais que les délégués avaient adressé la parole à des assemblées publiques, tenues dans plusieurs grandes villes d'Angleterre, et l'on m'apprend que les rapports qu'ils ont faits des avantages offerts par le Canada, devaient nous amener ici une nombreuse émigration. Tous ces messieurs ont été satisfaits de tout ce qu'ils ont vu au Canada ; ils considèrent que le Nord-Ouest canadien n'est inférieur à aucune autre partie du continent, et ils le recommandent hautement. On leur a demandé d'adresser la parole dans plusieurs comtés où des centaines de fermiers et de propriétaires leur ont fait un cordial accueil. Quelques émigrants sont déjà arrivés, et l'on m'apprend que d'autres partiront le 15 du courant ainsi que le 1er de juin.

Le gouvernement n'a encore rien décidé au sujet de la venue de délégués d'autres parties de la Grande-Bretagne. J'ai communiqué cependant avec des personnes d'Hertfordshire, de Lincolnshire et autres comtés, d'où un certain nombre de cultivateurs avaient émigré au Texas et en étaient revenus. On m'a parlé de l'envoi de délégués au Canada, et le gouverne-

ment, sans faire d'arrangement définitif, a répondu qu'il serait bien aise de les voir.

M. ANGLIN : L'honorable député de Niagara (M. Plumb), au cour de sa déclamation, a accusé les honorables députés de la gauche de manque de patriotisme, et leur a attribué le désir de nuire au pays en le dépréciant. Nous ne faisons cependant rien autre chose que d'exposer certains faits à la Chambre, afin que l'on redresse, aussitôt que possible, les griefs dont nous nous plaignons. Les honorables membres de la droite semblent penser qu'il est patriotique de nier des faits notoires, de nier, par exemple, qu'un grand nombre d'habitants du pays émigrent ailleurs. L'émigration du Canada a, pendant les 4 ou 5 derniers mois, été sans précédent, et j'apprends, tous les jours, des provinces maritimes que cet exode continue. Dernièrement, un journal de Saint-Jean, annonçait qu'un seul steamer avait amené 350 émigrants qui partaient pour les États-Unis, et que beaucoup d'entr'eux venaient de la Nouvelle-Ecosse. Quelques-uns vont aux États-Unis pour s'y établir permanemment, d'autres espèrent revenir aux Canada, mais presque tous partent parce qu'ils ne peuvent avoir de travail ici. Dans ces circonstances, il est de notre devoir de signaler les faits fréquemment à la Chambre, afin de porter remède aux maux dont on se plaint.

M. PLUMB : En réponse à l'honorable député de Shefford (M. Huntington), je dois dire que je n'ai jamais rien dit au sujet des malheureuses déclarations de l'ex-premier ministre, par rapport au Texas, qui ne fut justifié et prouvé. J'ai pris la peine de demander des renseignements à Washington et au Texas sur le système de cet État, concernant les concessions de terres gratuites, avant de rien hasarder à ce propos. Voici ce qu'a dit l'honorable monsieur à propos du Texas, dans le discours qu'il a prononcé à la dernière session, sur les résolutions du chemin de fer du Pacifique.

“ **M. MACKENZIE** : L'honorable monsieur s'imagine-t-il que les colons iront au Nord-Ouest pour acheter des terres à \$2 l'acre lorsqu'on peut en avoir des millions d'acres pour rien aux États-Unis.”

Je demandai où se trouvaient aux États-Unis, ces millions d'acres de terres que l'on pouvait obtenir à des conditions si faciles, et l'honorable monsieur, si remar-

quable pour la promptitude, sinon l'exactitude de ses répliques, me répondit de suite, avec cette manière courtoise qui le caractérise :

“ Mon honorable ami peut-être fort sage ; mais s'il s'enquiert des conditions auxquelles l'on peut obtenir des terres au Texas, il verra que cet État en fournit gratuitement autant que l'on en veut.

L'honorable monsieur a prétendu que les émigrants iraient aux États-Unis qui leur offriraient des avantages supérieurs et où ils pouvaient avoir des terres pour rien ; et lorsque je lui demandai de préciser l'endroit, il me répondit : “ Au Texas.” Or, l'on ne donne pas de terres gratuitement au Texas, mais elles se vendent à un haut prix, sauf entre les 101^e et 103^e parallèles, où l'on peut en acheter au prix minimum de 50 centins l'acre ; mais ces terres se trouvent dans le district non organisé qui renferme de vastes déserts, arides, sablonneux, sans végétation ni eau, et de nulle valeur au point de vue de la colonisation.

L'honorable monsieur a fait erreur, je pense, en m'incitant à répéter mes accusations ; mais je les réitérerai aussi souvent que l'on m'accusera de fausseté ou de chercher à exploiter trop souvent une histoire qui peut fort bien souffrir la redite, lorsque surtout, l'on en nie l'exactitude.

M. HUNTINGTON : Je désire attirer l'attention de l'honorable député de Niagara sur le fait qu'il est injuste d'attribuer aux honorables membres de la gauche des mobiles anti-patriotiques. Lorsqu'il siégeait de ce côté-ci de la Chambre, il avait le privilège, tout comme ses amis politiques du reste, de critiquer les actes du gouvernement. Je ne lui demanderai pas ce que serait une législature où l'on ne ferait que critiquer les actes du ministère sans trouver à redire à sa politique ?

Il est du devoir d'un gouvernement de s'en tenir autant que possible aux faits, et je pense qu'il s'en éloigne lorsqu'il veut nier l'émigration qui a lieu. Il n'y a aucun doute que l'exode de ma province est considérable, et lorsque les honorables messieurs veulent cacher l'état des choses, ils font là un acte criminel.

A six heures l'Orateur quitte le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR.

M. HUNTINGTON : L'honorable député de Niagara, parlant de fermes, a dit que les grands propriétaires fonciers emploient une main-d'œuvre nombreuse, et il a fait une peinture des magnifiques avantages que retirent les propriétaires de vastes étendues de terre. Pour faire connaître l'état de choses qu'un Américain observateur attentif a remarqué dans son pays relativement au système de grande culture, je vais lire quelques extraits de l'*Atlantic Monthly*, livraison de janvier.

Ce commissaire des terres dit :

« Il parla avec enthousiasme du pays, et particulièrement des rares occasions qu'il offre de placer des capitaux dans l'agriculture comme opération financière de première classe : aussi de l'attention générale et particulière que les grands capitalistes donnent à l'affaire, surtout sur la ligne du chemin, et il mentionne grand nombre de ceux qui se sont déjà lancés dans ces opérations. »

Jusqu'ici la population agricole était considérée comme la sauvegarde de la nation. Il parle de différentes fermes—la ferme de Thompson et Kendall et la ferme du comté de Rock, dont l'une, située le long de la Rivière-Rouge, occupe je crois, quatre milles—40,000 acres, cultivés avec beaucoup de succès. Il dit avoir en sa possession une circulaire dans laquelle on cherche à prouver que les placements faits dans les terres de ce chemin, aux prix courants, terres cultivées en blé et autres céréales, rapporteraient, la première année, 20 pour cent, et 55 pour cent la seconde année. L'article abonde en tableaux dont il serait intéressant de prendre connaissance, mais je ne veux pas abuser du temps de la Chambre.

L'écrivain nous apprend que la compagnie agricole du comté de Rock possède une ferme qui contient 20,000 acres, dont 4,625 sont cultivés—3,251 en blé, 312 en orge, 550 en avoine, 312 en pois et 200 en blé-d'Inde. Elle possède aussi des instruments aratoires pour une valeur de \$15,000. Le nombre des hommes qu'elle a employés a été : 20 pendant le mois de mars ; 56 en avril et mai ; 40 depuis le mois de juin au 20 juillet ; 115 du 20 juillet au 20 août ; 70 du 20 août au 15 novembre, et 12 du 15 novembre à la fin de février. La moyenne de leurs gages sont de \$18 par mois. En visitant la ferme, l'auteur de l'article a vu des ré-

coltes magnifiques, et il a pu dire où la culture est scientifique et où elle ne l'est pas.

Par la faillite de Jay Cooke et compagnie, arrivée en 1873, de vastes étendues de terres que cette maison malheureuse possédait sur le chemin de fer Northern Pacific sont passées aux mains de ceux qui s'étaient portés cautions pour elle. Parmi eux se trouve monsieur Dalrymple qui possède la ferme de 40,000 acres déjà mentionnée et qui a fait avec les tenanciers un arrangement en vertu duquel il devait se charger de l'administration de leurs terres dans la culture du blé et d'autres produits, à la condition que quand les produits de la ferme auraient remboursé les frais d'exploitation, plus un intérêt convenu, il recevait un titre franc à la moitié de chaque ferme, y compris son mobilier et ses améliorations. Dans le printemps de 1876 il commença ses opérations qu'il continua jusqu'à ce qu'il obtint les 40,000 acres mentionnés. Il parle ensuite d'une autre ferme de 28,000 acres sur la Rivière-Rouge. Je vais lire quelques détails, en passant sous silence la plupart de ceux qu'il serait intéressant de connaître si le temps le permettait.

Le nombre des hommes employés sur cette ferme est comme suit : du 1er avril au 1er mai, 150 ; du 1er mai au 15 juillet, 20, mais quand il y a des terres neuves à labourer, 50 ; du 15 juillet au 30 juillet, 100 ; du 1er août au 15 septembre, 250 ; du 15 septembre au 1er novembre, 75 ; du 1er novembre au 1er avril, 10. Les gages sont : du 1er novembre au 1er avril, \$15 par mois ; du 1er avril au 1er mai, \$18 ; du 1er mai au 1er août, \$16 ; du 1er août au 13 août, \$2 par jour ; du 16 août au 15 septembre, \$1.60 par jour ; du 15 septembre au 1er novembre, \$18 par mois. Les machines, instruments et animaux employés sont : 67 charrues, 64 herses, 32 semoirs, 6 faucheuses, 34 moissonneuses, 7 machines à vapeur et machines à battre, adaptées à la paille comme combustible, 50 chariots et 125 chevaux et mules.

Toutes les facilités ont été données pour faire l'examen le plus minutieux possible, et il serait difficile d'imaginer une plus belle vue que celle offerte par ces magnifiques champs de grains s'élevant jusqu'à la hauteur de la poitrine et recouverts de la couleur d'or qui précède la moisson. Quelques parties de la ferme,

continue l'écrivain, donnent plus de trente boisseaux à l'acre. Les petits fermiers et leurs fermiers, ajoute-t-il, ne sont pas très nombreux dans cette région ; mais, d'après ce qu'il a pu apprendre, leur condition n'est ni meilleure ni pire que dans les autres sections. Il dit encore que le système du monopole qui existe sur ces fermes est le même que partout où les capitaux sont alliés au mécanisme. Ces capitalistes ont toutes espèces d'avantages sur les gens à ressources restreintes ; même leurs taux de chemin de fer sont de 50 pour cent plus bas.

Les deux grands faits démontrés par ces observations, ajoute-t-il, c'est que, d'un côté, ceux qui ont entrepris la culture du blé sur une grande échelle font des fortunes colossales à 70c. par boisseau de blé, limitées seulement par le nombre d'acres cultivés et l'habileté qui préside aux travaux, et que la culture du blé peut rapporter des profits considérables ; d'un autre côté, les petits fermiers qui ne dépendent que de leur travail, qui ont des capitaux limités et moins d'instruments, ne réussissent pas à obtenir leur subsistance, et il leur faut abandonner la partie.

Le développement des grandes fermes n'est aucunement restreint au Kansas, au Minnesota et au Dakota. Il s'est considérablement étendu à d'autres Etats. L'écrivain mentionne même le Texas. Il dit que dans les Etats du Nord-Ouest, entre 1860 et 1870, le nombre des grandes fermes a presque doublé, et dans la section nord-est, la plus ancienne partie de la région agricole de notre pays, l'augmentation a été de 19 pour cent. Avant la grande division actuelle du travail, le fermier et sa famille, quand ils n'étaient pas occupés aux semailles et à la récolte, étaient employés à filer et à tisser : il y avait des industries locales qui leur permettaient de faire de petites charges de leurs produits et d'aller les porter aux petites villes et villages voisins ; mais les chemins de fer et les facilités qu'ils donnent au transport ont changé tout cela.

Contre l'action illimitée de cette combinaison du capital, du mécanisme et de la main d'œuvre à bon marché, le cultivateur, qu'il soit seul ou qu'il ait une famille, ne peut lutter et il lui faut nécessairement succomber. Cette combinaison des forces sociales et économiques est la plus puissante qui puisse exister, et toutes

les tentatives de concurrence devront échouer tant qu'elle subsistera.

Le développement des grandes fermes a pour effet direct et immédiat d'appauvrir les sections dans lesquelles elles se trouvent et d'écorcher les terres sans aucune compensation. Pas un dollar des profits provenant du produit du sol n'est placé sur la terre qui l'a donné, excepté pour la construction du plus petit nombre possible de bâtiments pour abriter les laboureurs pendant la saison des travaux et pour loger les récoltes, le bétail et les outils. Sur les 5,300 acres en culture de la ferme Grandin, pas une famille n'a un foyer permanent, en vertu du titre, là où il devrait y en avoir au moins une par chaque cinquante acres de terre arable, c'est-à-dire 106 familles. Cela donnerait 106 maisons au lieu des cinq que nous y voyons maintenant, et 106 granges au lieu de trois, ainsi que d'autres bâtiments dans la même proportion, et une population d'au moins 500 âmes où il n'y a maintenant qu'un habitant permanent, avec tous les accessoires du confort domestique qui sont aujourd'hui totalement inconnus. Le grand développement du système de location des terres est un mal des plus graves. Il menace d'accabler le pays, et l'auteur de l'article en démontre éloquemment les dangers.

J'espère que l'honorable monsieur me pardonnera si j'attire son attention sur la grande entreprise que l'ont veut faire avec les émigrants qui vont au Nord-Ouest, et si je lui fais remarquer que la taxe municipale ne préviendra pas le mal. Je crois que ce sujet est digne d'attention. Trouver un moyen pour prévenir ce mal serait un bon point de départ pour en arriver au but que nous voulons atteindre en établissant notre vaste Nord-Ouest. Je ne tiens pas à entrer dans la mérité de la question ; j'ai voulu seulement la signaler à l'attention de mon honorable ami.

L'honorable député de Niagara (monsieur Plumb), qui est ordinairement très intelligent, me fait l'effet de favoriser les grandes fermes. Il ne me paraît pas cependant que l'honorable ministre de l'agriculture, quoi que puissent penser ses collègues, partage cette idée.

Toutefois, l'honorable député de Niagara nous a encore regalé de cette histoire du Texas, et il nous en menace à tout propos. Quelle place pense-t-il donc occuper dans

l'histoire en ne faisant rien autre chose que se lever à tout moment pour tâcher de faire croire que l'ancien premier ministre était simplement un agent des terres du Texas? On lui pardonnerait cette fantaisie s'il ne se la permettait que de temps à autre; mais en s'y livrant avec tant d'acharnement et aussi constamment, croit-il de bonne foi se créer un grand rôle dans l'histoire de notre pays? Je lui conseillerais de bien peser l'avis détourné que lui donnait l'autre jour le *Mail*, qui disait que personne n'attachait grande importance à cette affaire, mais que le chef de l'opposition ne devait pas se montrer aussi rétif. Bref, je pense qu'il est temps que l'honorable député de Niagara nous laisse tranquilles à propos de cette affaire du Texas.

Je crois que l'honorable monsieur admettra qu'en ce qui concerne l'émigration notre pays ne manque pas de concurrents, et que si nos conditions sont moins favorables que celles des Etats-Unis nous ne devons pas nous attendre à réussir dans notre concurrence. Nous devons reconnaître que le rouage du système américain est très puissant et peut-être plus favorable que le notre, quoique nous désirions tous que notre système soit tel qu'il puisse peupler notre vaste territoire du Nord-Ouest.

L'émigration aux Etats-Unis a été si nombreuse et si heureuse qu'elle a alarmé et étonné le monde. Nous n'avons pas besoin de nier ou de pallier ces choses, pas plus que l'Esquimau ne pourrait affirmer avec vérité que sa condition est meilleure que celle de son voisin plus riche. Les députés de la droite ne paraissent pas supposer que nous aurons de la concurrence, et mon honorable ami n'a fait que parler des attraits que la république voisine offre aux émigrants, attraits qui ont été proclamés à son de trompe par tout le monde.

Cette république s'est faite la réputation de donner l'égalité au peuple et une vie libre d'oppression. Les hommes quittent leur pays natal pour fuir l'oppression et pour trouver le pain nécessaire à l'existence. Je sais que notre pays n'est pas moins favorable aux émigrants, qu'ils cherchent le pain ou qu'ils cherchent la liberté; mais le monde ne le sait point, l'histoire ne l'a pas fait connaître. Le crime que mon honorable ami

M. HUNTINGTON.

a commis et que l'honorable député de Niagara lui reproche sans cesse, c'est d'avoir fait voir le succès qu'obtiennent les Etats-Unis avec leur système d'émigration et d'avoir dit: "Ne vous imaginez pas que vous n'avez point de concurrence; prenez garde que le système américain ne vous devance."

Nous n'avons pas les moyens d'obtenir un système d'émigration aussi complet que celui des Etats-Unis, et, pour ma part, je ne le regrette point. Je suis d'avis qu'il serait mieux pour nous de mettre plus de temps à peupler notre pays d'éléments étrangers qui pourraient absorber trop vite nos concitoyens et mettre en péril nos lois et nos institutions anglaises. Je suis content que le flot de l'émigration ne soit pas aussi impétueux, et je préférerais le voir couler de la Grande-Bretagne; je préférerais que notre fertile territoire du Nord-Ouest fût peuplé par des gens pour qui les institutions que nous chérissons sont sacrées; je voudrais voir ces terres habitées par les Anglais, les Irlandais, les Ecossois et les Français des vieilles provinces et du vieux-monde qui savent comment les cultiver. Ils nous les conserveront pour l'avenir bien mieux que ces émigrants étrangers qui sont uniquement à la recherche de la nourriture et qui n'ont aucune connaissance des moyens à l'aide desquels nos institutions doivent être perpétuées. Aucun de nous n'est assez peu patriote pour décrier notre pays comme l'honorable monsieur l'a fait. Nous ne déprécions pas notre pays, mais nous essayons quelquefois de signaler les faiblesses et les dangers réels qu'il faut éviter.

M. PLUMB: Mon honorable ami de Shefford (monsieur Huntington) a gaspillé une bonne partie de son éloquence. Je n'ai pas eu un seul instant l'intention d'insinuer que l'honorable représentant de Lambton (monsieur Mackenzie) était un agent des terres du Texas; mais j'ai dit que son discours de l'année dernière tendait à attirer l'attention publique sur le Texas comme localité favorable à l'émigration, comparativement au Nord-Ouest.

Mon honorable ami a lu un article de l'*Atlantic Monthly* à l'appui de ses opinions. Je vais, moi aussi, faire une citation, mais d'une autre publication.

Voici :

“ Par sa situation géographique et ses avantages particuliers, le Manitoba peut être regardé comme la clef de voute de la grande arche des provinces sœurs qui relie le continent de l'Atlantique au Pacifique. C'est ici que le Canada, émergeant de ses bois et de ses forêts, a contempné d'abord ses immenses prairies et le Nord-Ouest inexploré et appris, comme par une révélation inattendue, que ses territoires historiques des Canadas, que ses rivages océaniques du Nouveau-Brunswick, du Labrador et de la Nouvelle-Ecosse, que ses vallées et ses lacs laurentiens, que ses champs de blé et ses pâturages, quoique plus vastes qu'une demi douzaine de royaumes européens, n'étaient que le vestibule, que l'anti-chambre de cette Confédération dont les dimensions illimitables confondent également la mathématique de l'arpenteur et les vérifications de l'explorateur.

“ Telle est l'opinion exprimée par l'ancien gouverneur-général, lors de sa visite à Winnipeg en 1877, sur une contrée qui, il y a quelques années, était le champ de chasse du sauvage et le paturage du bison. La première pensée du voyageur, en portant le regard sur ces vastes prairies, c'est qu'elles méritent le nom qui leur a été donné, ou plutôt à tout le Nord-Ouest, par lord Beaconsfield : ‘ Ce désert illimité. ’ Mais en examinant plus minutieusement, il s'aperçoit que, sous la surface de l'herbe séchée ou des cendres provenant des feux de prairies, dans la fertilité du sol, un trésor qui, exploité, alimentera des millions de population Des analyses chimiques ont été faites, et les résultats établissent que le sol de Manitoba est l'un des plus riches du monde. Mais la meilleure analyse qui puisse être faite, c'est lorsque l'on constate qu'une culture indifférente produit des récoltes aussi excellentes.

“ J'ai vu, près du Portage-la-Prairie, à une soixantaine de milles à l'ouest de Winnipeg, un champ qui avait produit successivement trente récoltes de blé, sans aucun engrais, la dernière ayant rapporté trente-cinq boisseaux par acre ; le propriétaire labourait ce champ pour la trente-unième fois, et il ne croyait pas nécessaire de labourer à plus de cinq pouces de profondeur, bien qu'il eut deux pieds de terroir. Les trois quart de la grande bande de terre à blé se trouvent au nord de la frontière des Etats-Unis. C'est de là que viendra plus tard l'approvisionnement de pain qui alimentera l'Amérique et le vieux-monde.

“ On a constaté que le bœuf élevé dans ce district septentrional est supérieur à celui qui vient du Sud. Sur le bord des rivières et sur les collines le bois de charpente abonde, notamment le chêne et le peuplier, et parmi les broussailles nous avons remarqué le framboisier, le proserpillar et un chardon qui ressemble beaucoup au chardon blanc d'Angleterre et d'Ecosse. Il y a, au Canada, à quelques jours de distance d'ici, des millions d'acres de terre de la plus belle qualité et qu'on peut acheter à meilleur marché que le prix du loyer annuel des terres en notre pays, sous un climat sain et sous le même gouvernement que le nôtre, et où, au moins, toutes les choses nécessaires à la vie et grand nombre de douceurs sont pleinement assurées.”

Je recommande ce témoignage à mon exigeant ami de Gloucester (monsieur Anglin) qui semble vouloir s'appliquer à prouver que les artisans ne doivent avoir aucune part à notre héritage parce qu'ils sont incapables, dit-il, de passer du métier et de l'enclume à la charrue. Il se peut que leurs opérations ne soient pas de la “ haute culture ” ; mais elles paraissent avoir atteint un résultat passablement satisfaisant. Continuons :

“ On ne doit pas s'attendre à trouver de la bonne culture par tout le Canada, parce que plusieurs de ceux qui ont des fermes étaient des tisserands, des mineurs, des chaudronniers ou des tailleurs venus ici presque sans le sou, mais qui, par leur persévérance et leur industrie, se sont créé un foyer heureux. Ces hommes ont été obligés de défricher la terre avant de pouvoir en retirer une récolte. Les Canadiens aiment leur pays ; plusieurs de nos vieux compatriotes qui étaient venus en Angleterre dans l'intention d'y finir leurs jours y sont retournés. Ils préfèrent le climat d'Ontario à celui de l'Angleterre. . . . Il n'y a pas de doute que le climat du Canada est plus à l'extrême que le nôtre. Je n'ai pas acquis une expérience suffisante pour parler avec connaissance de cause sur ce sujet ; mais d'après ce que j'ai pu savoir, le peuple attend l'hiver plus comme un temps de plaisir qu'avec appréhension, ainsi que nous sommes ici portés à le supposer. Je sais par moi-même qu'il est très supérieur au votre ; au lieu d'une atmosphère lourde, humide et brumeuse les Canadiens ont une brise douce et rafraichissante, et l'air qu'ils respirent paraît plus pur, plus léger.”

Ce ne sont pas là les dires d'un écrivain de revues à sensation dont les élucubrations, achetées et payées à la page, soit écrites de façon à rapporter le plus d'argent possible à la boutique qui l'emploie ; mais c'est le témoignage sincère de fermiers pratiques, anglais et écossais, qui sont venus ici pour juger par eux-mêmes et dont les rapports ne sauraient être suspects de partialité à notre égard. Ils sont corroborés par les paroles éloquentes de notre honore et bien-aimé ex-gouverneur-général.

Mon honorable ami de Shefford, avec une emphase polysyllabique—je lui emprunte pour un moment sa manière de dire—parle de l'exode annuel de nos habitants qui vont chercher aux Etats-Unis de l'ouvrage pendant l'été, comme d'une “ vaste expatriation.” Vaste expatriation est un bon mot, mais ce n'est qu'une fleur de rhétorique. Néanmoins, monsieur l'Orateur, je ne partage pas les sombres opinions de mes honorables amis de la gauche au sujet du dépeuplement

de la Confédération. Je crois exactement tout le contraire, et quant au peuplement de l'Ouest, je ne doute pas que le fait de savoir qu'en venant ici ils se trouveront au milieu d'une population qui possède les lois, les traditions et la culture britanniques portera les émigrants de la Grande-Bretagne à préférer le côté septentrionale de la frontière.

Les honorables messieurs de la gauche ont tort de persister à dire que le système des États-Unis est plus favorable que le nôtre à l'émigrant et au colon. J'ai démontré que c'est seulement depuis quelque temps que les États-Unis ont porté leurs octrois gratuits et de préemption de 80 à 160 acres par chaque colon, et qu'ils l'obligent tout d'abord à déclarer qu'il deviendra citoyen de la république, condition qui blesse les sentiments patriotiques d'un grand nombre; disons le à sa louange, le Canada n'a heureusement pas suivi leur exemple sous ce rapport.

L'honorable député de Shefford a parlé des terres remises à l'ancienne compagnie banqueroitière du chemin de fer Northern Pacific. Elle a, je crois, un octroi de terre de quarante millions d'acres, dont 13,000,000 ou 14,000,000 seulement sont supposés être arables; par conséquent, ce chemin va passer à travers un pays beaucoup moins cultivable que le nôtre; de vastes étendues de terre qui bordent sa ligne ne sont pas susceptibles d'établissement. Pourquoi les honorables députés de l'opposition ne veulent-ils pas voir que le gouvernement canadien, avec son excellent crédit et ses énormes ressources peut facilement construire notre chemin de fer du Pacifique, quand une compagnie privée a construit celui qui traverse les États-Unis, et quand la compagnie de Northern Pacific, quoique dans l'embarras, va probablement bientôt terminer le sien? L'ancienne administration a accepté les conditions-Carnarvon, dépouillées de celle posée par ses prédécesseurs, que le chemin ne sera construit qu'en autant que nos moyens le permettront.

En réponse à l'honorable député de Middlesex-Ouest (monsieur Ross), qui a déclaré que l'établissement doit précéder la construction du chemin de fer, je prétends que c'est tout le contraire: le colon a besoin et demande des communications avant de s'établir dans le désert. Je considère que l'honorable député de Shefford a prouvé mes prétentions, et non les

M. PLUMB.

siennes, dans le discours dont il vient de nous gratifier.

En terminant, je défie qui que soit de relever un mot de ce que j'ai dit. Je parle toujours en m'appuyant sur des faits et des chiffres indiscutables. On m'a appelé partisan. J'accepte ce titre et je m'en fais gloire; mais j'espère que le temps est loin où, par esprit de parti, je trahirai les intérêts ou nuirai aux progrès du pays.

M. ROSS (Middlesex-Ouest): Je désire corriger l'erreur commise par l'honorable ministre de l'agriculture, en disant que parmi les 25,000 ou 30,000 émigrants dont le bureau des statistiques de Washington a fait rapport comme ayant quitté le Canada pour les États-Unis, il s'en trouve un grand nombre venant de la Grande-Bretagne et qui ne font que passer par notre pays. Or, dans aucun cas ce bureau ne fait rapport des émigrants qui passent seulement par le Canada pour aller aux États-Unis, mais toujours il les inscrit au compte des pays d'où ils viennent. Aussi, je puis prouver que les assertions de l'honorable député de Bothwell (M. Mills) sont corroborées par le bureau des statistiques, et que le nombre des émigrants du Canada ne comprend aucun émigrants venant de la Grande-Bretagne.

À l'époque où ils étaient dans l'opposition, l'honorable ministre de l'agriculture et ses collègues affirmaient que c'était notre politique qui faisait émigrer le peuple, parce qu'il ne pouvait trouver de l'ouvrage au pays. Cependant, le mal est aujourd'hui plus grave qu'alors, attendu que nos compatriotes quittent le pays en plus grand nombre qu'auparavant. Et le gouvernement ne prend pas le bon moyen de mettre fin à cet exode. Le ministère de l'agriculture, en faisant circuler des brochures comme celle de M. Peter Mitchell, qui vantent les États-Unis aux dépens du Canada, fait un tort considérable à notre pays. Indépendamment de ce pamphlet, il en est sorti un des ateliers de la *Gazette* de Montréal, faisant l'éloge du Dakota et de la montagne à la Tortue au détriment de notre Nord-Ouest.

M. WHITE (Cardwell): Des recherches que j'ai faites à Montréal me permettent de dire que la brochure a pour auteur le révérend monsieur Armstrong, qui a manifesté le plus vif intérêt à l'égard de l'émigration vers le Nord-Ouest, et qui l'a fait imprimer à ses frais. Les copies

dont le ministère de l'agriculture a ordonné l'impression ne contenaient pas les annonces dont on se plaint ; les copies seules ordonnées par l'auteur les contenaient, et il avait le droit de les publier.

M. ROSS (Middlesex-Ouest) : Il est curieux d'observer comme les honorables messieurs de la droite sont toujours prêts à donner des explications. Cette brochure, qui parle de la montagne à la Tortue et que je tiens entre mes mains, je l'ai eu du ministère il y a deux jours. A la page 49, parlant du Dakota, l'auteur dit que les colons paient les terres \$1 l'acre, qu'ils ont vingt ans pour s'acquitter, etc. ; il est évident que ce sont des conditions beaucoup plus libérales que celles qu'offre le Canada.

C'est la description de Manitoba, telle que contenue dans cette brochure, que les honorables messieurs de la droite mettent en circulation, afin d'induire les émigrants à aller s'établir dans ce pays. Je ne sais sous quel climat il serait opportun de faire circuler une pareille brochure—assurément pas sous le climat tempéré de l'Angleterre et de l'Ecosse, mais plutôt en Islande et au Spitzberg ou dans d'autres régions glaciales.

Nous nous opposons à la politique du gouvernement, non qu'il ne veuille assurer l'établissement de notre Nord-Ouest, mais parce qu'il commet des bévues dans tout ce qu'il entreprend pour assurer l'établissement de ces terres et parce qu'il agit de façon à repousser les émigrants au lieu de les attirer. Quiconque lira cette brochure ne voudra certainement pas risquer sa vie et celle de sa famille en allant s'établir sous un climat aussi froid et aussi inhospitalier que l'est celui de Manitoba, d'après la brochure.

La seconde brochure dont j'ai fait des citations contient des allusions déshonorantes au sujet de nos terres comparées à celles des États-Unis. Je suis surpris de voir que l'honorable député de Niagara ne censure pas l'honorable ministre de l'agriculture qui a mis en circulation des brochures aussi préjudiciables à notre pays.

Cependant l'expatriation continue. Ces messieurs ont-ils prouvé le contraire ? Je lis dans le *Free Press* de ce soir :

“ Un certain nombre de maçons et briquetiers partent ce soir pour Chicago, notre ville n'ayant pas d'ouvrage à leur donner.”

Les honorables messieurs de la droite ont vraiment belle grâce à nous accuser de déloyauté, parce que nous faisons une simple exposition des faits qui sont publiés sur les journaux et que l'honorable ministre de l'agriculture n'ose pas nier. Or, ce que veut l'opposition, c'est d'empêcher le ministre d'agriculture de mettre à exécution son système d'expatriation. C'est parce que nous avons exposé ses brochures que les annonces en ont été retranchées. J'espère que l'opposition ne manquera jamais à son devoir d'empêcher, autant que possible, l'administration de commettre ces erreurs qui seraient fatales aux intérêts du pays. J'espère aussi qu'à l'avenir mon honorable ami sera plus prudent dans le système de circulation des brochures destinées à favoriser l'émigration et qu'il n'encouragera plus l'honorable député de Niagara à crier sans cesse dans cette Chambre “ Texas ! ” On nous a beaucoup parlé de cette affaire du Texas, mais tant que nous avons des armes comme celles que nous fournissons ces brochures, le député de Niagara peut dire tout ce qui lui plaira.

M. POPE (Compton) : J'avais espéré que cette question serait discutée honnêtement sur ses mérites, comme l'ont fait l'honorable chef de l'opposition et l'ancien ministre des finances ; mais lorsque l'honorable député de Middlesex-Ouest (monsieur Ross) avance que la brochure touchant la montagne à la Tortue sort du ministère de l'agriculture, je lui dis que son assertion est fautive, absolument fautive. Pas une seule copie n'en est sortie portant l'annonce en question. La chose fut signalée à l'éditeur, et il n'est jamais venu au ministère qu'une seule copie avec la dite annonce.

L'honorable député de Bothwell (monsieur Mills) a dit l'autre jour, et son honorable collègue de Middlesex-Ouest l'a répété, que 30,000 émigrants sont partis du Canada l'année dernière. Ce n'est certainement pas le cas. Chaque émigrant d'Europe qui passa par le Canada pour se rendre aux États-Unis est inscrit comme émigrant du Canada, quand même il aurait acheté avant de partir de chez lui des billets de passage directs jusqu'aux États de l'Ouest.

J'ai dit à l'honorable monsieur que l'émigration canadienne comprend les émigrants qui sont seulement de passage au Canada ; mais cela ne l'empêche pas de

répéter son assertion erronée. Voyons donc s'il est réellement parti du Canada, l'année dernière, plus de personnes que les années précédentes.

Voici un tableau indiquant le nombre des émigrants qui ont passé par le Canada pour se rendre aux États-Unis et ceux qui sont restés au Canada :

Année	Passé par le Canada pour les E.-U.	Retourné au Canada.
1873.....	40,000.....	41,000
1874.....	40,000.....	25,000
1875.....	9,000.....	19,000
1876.....	11 000.....	14,000
1877.....	7,000.....	15,000
1878.....	11,000.....	18,000
1879.....	20,000.....	30,000

Le nombre des émigrants qui sont restés au Canada l'année dernière a été plus grand que toutes les autres années depuis 1873, et la proportion de ceux qui n'ont fait qu'y passer a été moindre. Je ne fais pas remonter la responsabilité de cet état de choses à nos adversaires : il n'y pas de doute que la pénurie des temps est la cause que moins d'émigrants sont restés dans le pays ces années-là.

J'ai dit, avant la suspension de la séance, que, comparaison faite entre les États de l'Est et le Canada, la population du Canada a plus augmenté durant les dix dernières années que celle des États de la Nouvelle-Angleterre dont plusieurs ont subi une diminution réelle sous ce rapport. Ce fait démontre que la population se porte vers l'Ouest, non-seulement la population du Canada, mais encore celle des États-Unis ; et lorsque nous n'avions pas d'Ouest à nous, il était naturel et inévitable que nos gens se dirigeassent vers celui des États-Unis. Cette émigration a commencé longtemps avant 1861. Je me souviens que dès 1836 et 1837 une nombreuse émigration eut lieu des alentours de ma localité vers l'Ouest, et elle a toujours continué depuis.

Je ne pense pas qu'il soit juste, de la part des honorables députés de l'opposition, de dire aux populations de la Grande-Bretagne que notre pays est plongé dans la misère, au point que nos compatriotes sont forcés de nous quitter et d'aller aux États-Unis plutôt que de se diriger vers notre Nord-Ouest. Chaque parole qu'ils prononcent ici sera exploitée contre le Canada et contre notre Nord-Ouest.

Mon honorable ami (monsieur Huntington) dit que la grande culture est devenue

M. POPE.

une spéculation, et que nous ne devons pas encourager les gros fermiers, mais seulement les cultivateurs à moyens restreints. Eh ! bien, je ne partage pas cette opinion ; j'encouragerais plutôt tous les cultivateurs, grands et petits, à aller sur nos terres des prairies. Il est possible que la théorie de l'honorable monsieur ait son application dans la Grande-Bretagne où la terre est chère et la main-d'œuvre à bon marché ; mais ici nous avons un territoire immense et des chemins de fer pour y arriver ; tout ce qui nous manque, c'est une population pour l'établir. Je crois que les monopoleurs dont parle l'honorable monsieur emploieraient la main-d'œuvre et induiraient les colons plus pauvres à travailler pour eux, et ceux-ci deviendraient à la longue, propriétaires. Je pense que nous devrions encourager ces deux classes de colons à se diriger vers notre Nord-Ouest.

L'honorable monsieur dit que le grand danger est de donner trop de terres à un seul homme, et que nous devrions adopter le système des États-Unis. Mais le gouvernement américain n'a absolument rien à faire avec l'émigration. Il octroie de grandes quantités de terres aux compagnies de chemins de fer ; il remet une partie considérable de son territoire aux mains des spéculateurs mêmes que l'honorable monsieur dénonce à la vindicte publique. Ces compagnies de chemins de fer deviennent des agents d'émigration. Elles emploient pour attirer l'émigration des moyens que nous ne pouvons pas utiliser ; elles consacrent à la dissémination des renseignements, de plus fortes sommes d'argent que nous ne pouvons y consacrer, et, conséquemment, elles réussissent à attirer un nombre immense d'émigrants.

L'honorable monsieur dit que l'extension du droit électoral, en Angleterre a mis en péril les institutions de ce pays. Je ne saurais partager cet avis. On a toujours pensé que plus le peuple prend part au gouvernement d'un pays, plus il comprend qu'il a des intérêts dans ce pays et, comme conséquence, il fait de meilleurs citoyens. Pour prévenir tout péril, il faut instruire les masses, car il serait dangereux de restreindre l'éducation au petit nombre.

L'honorable monsieur semble croire qu'il serait périlleux pour nous d'avoir une émigration trop nombreuse dans notre pays. Je pense que ce danger est une

chimère. En attirant des émigrants ici en les envoyant dans le Nord-Ouest pour y cultiver nos terres, ils deviendront en peu de temps contribuables et producteurs. Ne nous arrêtons pas devant ces dangers imaginaires, mais continuons dans la voie que nous avons embrassée.

M. BOULTBEE : J'ai lu la brochure concernant la montagne à la Tortue, et je n'y ai rien trouvé de ce que prétend l'honorable député de Middlesex-Ouest (monsieur Ross) ; j'ai constaté, au contraire, qu'elle fait beaucoup d'éloges du Manitoba et qu'elle n'est pas du tout de nature à nuire à l'émigration. C'est plutôt l'honorable monsieur lui-même qui fait tort aux intérêts du pays en disant que la prétendue émigration du Canada aux États-Unis est due à la misère qui règne ici.

Toutefois, ce débat n'aura pas été inutile, car nous avons entendu un membre important de la gauche déclarer qu'il ne croit pas que ces choses soient vraies, que notre pays est aussi favorable que n'importe quel autre à l'établissement et que nos institutions n'ont pas de supérieures sur la surface du globe. Je veux parler de l'honorable député de Shefford (monsieur Huntington). Il a dit que les ressources et les avantages du Canada ne sont pas connus par tout le monde ; cela vient de ce que les honorables membres de l'opposition ne cessent de représenter les choses autrement qu'elles ne sont. Cependant, un fait qui doit nous consoler, c'est qu'il nous est venu l'année dernière une émigration énorme, et que d'après tous les renseignements qui nous parviennent de cette émigration va, cette année, doubler sinon tripler. Une autre source de consolation, c'est de savoir que les affaires du pays sont entre les mains d'hommes qui ont donné au peuple ce qu'il demandait et ce que lui refusait l'ancienne administration : une politique nationale. Nous pouvons maintenant espérer, surtout si l'opposition adopte une ligne de conduite patriotique, voir le Canada atteindre le rang indiqué par l'honorable député de Shefford.

M. HESSON : Je désire signaler à l'honorable ministre de l'agriculture la question de l'émigration des Allemands en ce pays. Il serait très important de savoir si les obstacles qui ont arrêté cette émigration ne peuvent pas être enlevés.

Le nombre des émigrants allemands venus au Canada est tombé de 16,453 en 1867 à 349 l'année dernière. Je crois qu'il est très désirable que la Chambre fasse quelque chose pour encourager cette classe importante d'émigrants à venir dans le pays.

Il ne servirait à rien, M. l'Orateur, de dire que le gouvernement allemand est opposé à nos efforts dans ce but, car nous savons que les Américains ont réussi à obtenir une très nombreuse émigration allemande en mettant à l'œuvre leurs consuls et leurs agents de navires de Hamburg et en disséminant portant des brochures et des journaux publiés en allemand et faisant connaître les ressources de leur pays.

Je suggérerais à l'honorable ministre de l'agriculture de faire inscrire au budget—même au dépens d'autres items ordinaires affectés à l'émigration—une somme suffisante pour publier en allemand des brochures qui donneraient des renseignements exacts sur les ressources de notre pays, comme celles qui ont été distribuées parmi les populations anglaise et française.

Je crains, cependant, monsieur l'Orateur, que le principal obstacle ne vienne de la loi qui concerne les aubains et qui, je regrette de le dire, est très injuste à l'égard de notre population étrangère à laquelle elle n'offre aucune protection—même après avoir prêté le serment d'allégeance à la Reine—quand elle voyage hors du territoire britannique. Je suis bien aise de voir sur les ordres du jour un avis d'interpellation donné par un honorable membre de cette Chambre qui doit demander à l'administration ce qu'elle a fait ou ce qu'elle a l'intention de faire au sujet de cette loi répréhensible. J'espère qu'il sera possible de faire disparaître ce stigmate de nos statuts.

M. TROW : J'ai reçu du ministre de l'agriculture un paquet contenant des brochures semblables à celles dont parle l'honorable député de Middlesex-Ouest (monsieur Ross), et j'en ai reçu non-seulement un, mais cinquante ou cent. Avant d'en avoir pris connaissance, je voulais les distribuer parmi mes électeurs et en donner à ceux qui me demandaient des renseignements au sujet du Nord-Ouest. En les examinant, je constatai que la plus grande partie des informations qu'elles contenaient ne pouvaient être d'aucune

utilité à ceux qui se proposaient d'émigrer, et qu'elles n'offraient aucun encouragement spécial à l'établissement dans le Nord-Ouest. Loin d'encourager les gens à émigrer, elles étaient plutôt de nature à les retenir chez eux.

La brochure dont je parle contient plusieurs annonces inutiles et qui n'ont aucun rapport avec l'émigration. Quoi ! la première page est couverte d'annonces de "l'ami du cuisinier" et de recettes pour la confections de gâteaux et de pâtés de toutes sortes ; veut ensuite une carte indiquant la ligne que doit suivre le futur chemin de fer d'Emerson à la Montague à la Tortue, esquisse faite uniquement dans l'intérêt des spéculateurs. L'auteur décrit ensuite son mode de voyager et son séjour dans une maison de 12 pieds sur 7, faite de planches, bordée à l'intérieur de papier feutré et contenant un poêle de cuisine. Après avoir accepté l'hospitalité d'un pauvre Mennonite, il dit que son logement sentait mauvais et il donne au propriétaire des leçons de ventilation. La nuit suivante, il n'était pas aussi bien que dans la maison du Mennonite, car le thermomètre indiquait 25 degrés au-dessous de zéro et le vent soufflait à raison de cinquante milles à l'heure. Grande misère dans la petite caravane, et on dût s'en rapporter à l'instinct des chevaux pour revenir à l'établissement.

De pareilles descriptions ne sont pas propres à encourager les émigrants. Ce n'est pas tout. Ces brochures contiennent des annonces de particuliers, de compagnies privées, etc. On y voit, par exemple, qu'un nommé John Schultz a 20,000 acres de terres à vendre dans le Manitoba, ainsi que des lots de village dans différentes parties de la province. Je ne puis concevoir pourquoi le gouvernement annonce des terres pour le docteur Schultz, un membre de cette Chambre. Qu'il annonce plutôt des terres fédérales arpentées et ouvertes à la colonisation. Nous savons que les Américains sont prodigues en fait d'annonces. Des affiches à couleurs frappantes se voient par tout le Canada, annonçant la vente des terres aux Etats-Unis ; même à Ottawa les clôtures en sont couvertes.

Je repousse l'accusation de manque de patriotisme portée contre les députés de l'opposition par le représentant de Niagara (monsieur Plumb). Mes honorables amis

M. Trow.

n'ont pas dit un seul mot qui ne fût dans l'intérêt de Manitoba et du Nord-Ouest. On sait que pour se rendre à Manitoba les émigrants sont obligés—en attendant que le chemin de fer soit construit sur notre propre territoire—de passer par les Etats-Unis, à travers de grandes étendues de terres arables dans le Minnesota et le Dakota, et dont le dernier seul est vingt-cinq fois plus grand que Manitoba ; il est donc très naturel de s'attendre à ce que, dans bien des cas, ils soient induits à rester dans ces Etats, à moins que nous n'ayions de plus grands avantages à leur offrir.

Dix milles personnes quittent tous les ans le Canada pour aller aux Etats-Unis. Monsieur Young, un homme en qui l'honorable ministre des finances a une confiance implicite, estime que chaque émigrant valide représente une valeur de \$800, et si, comme l'a dit l'honorable député de Middlesex-Ouest, nous perdons 20,000 personnes par année, ainsi que l'année dernière, c'est que nous ne prenons pas les moyens propres à les garder chez nous.

Nous voyons que depuis 1872, 228,415 émigrants ont quitté les différentes parties de la Confédération pour aller s'établir aux Etats-Unis. Je sais que l'honorable ministre désire et s'est efforcé de bien faire ; mais il a fermé les yeux sur certaines incuries qui, je le crains, existent dans son ministère, au sujet de la propagande et de la circulation des brochures. Il est temps de mettre fin à cette littérature qui fait beaucoup de mal.

M. WHITE (Renfrew-Nord) : Les honorables membres de la gauche ont voulu d'abord attribuer cet exode à la politique nationale ; mais, s'apercevant qu'il était absurde de prétendre que les émigrants quitteraient le pays à cause de la protection, pour aller dans un autre pays où la protection est encore plus grande, ils se rejettent maintenant sur les brochures comme cause de l'émigration. On pourrait plutôt trouver la résolution du problème dans la politique de l'honorable député de Lambton (monsieur Mackenzie), et dans le retard qu'il a apporté à la construction de l'embranchement de Pembina. Le succès du système d'émigration américain est dû aux facilités qu'offrent les chemins de fer ; et j'ose dire que la décision qui vient d'être prise de pousser le chemin de fer du Pacifique dans les fer-

tiles prairies à l'ouest de la rivière-Rouge va encourager les émigrants à s'établir sur notre territoire.

M. WHITE (Cardwell) : Le débat soulevé par ces malheureuses brochures paraît ne devoir jamais finir. Je crois, M. l'Orateur, que l'assertion faite en pleine Chambre par l'honorable ministre de l'agriculture, sous sa responsabilité officielle, devrait être acceptée. Relativement à la brochure-Mitchell, il a déclaré qu'il ne l'avait ni achetée, ni fait imprimer, ni mise en circulation et qu'il n'en était responsable d'aucune façon ; et cette déclaration est confirmée par le *Herald* de Montréal, dans les ateliers duquel la brochure en question a été imprimée dans les intérêts du chemin de fer Saint-Paul et Manitoba dont l'honorable député de Selkirk (monsieur Smith) est co-propriétaire.

Voici ce que dit le *Herald* :

“ La brochure étant distribuée gratuitement, un certain nombre de copies en fut envoyé au ministère de l'agriculture du Canada, sur l'ordre des personnes qui l'avaient fait imprimer.”

Ceci corrobore certainement l'assertion de l'honorable ministre. Cette confirmation vient d'une autorité que les honorables députés de l'opposition n'ont pas l'habitude de dédaigner, et elle devait mettre fin au débat sur ce point.

L'autre brochure dont l'honorable député de Middlesex-Ouest (monsieur Ross), a parlé, mérite un mot d'explication. L'honorable monsieur a lu un passage qui décrit un campement au milieu d'une tempête de neige au Manitoba, dans le but de prouver que la brochure est de nature à empêcher les émigrants d'aller au Nord-Ouest. Or, chacun sait qu'il y a des tempêtes de neige au Nord-Ouest aussi bien que dans le Minnesota et le Dakota, à telles enseignes que cet hiver des convois de chemin de fer ont été retardés pendant huit ou dix jours par des tempêtes de neige dans ces deux derniers États. Mais cette circonstance n'empêche pas les émigrants de s'y établir, pas plus qu'elle ne les empêchera de s'établir dans notre Nord-Ouest.

Le passage cité fait partie d'une agréable description d'un voyage de trois semaines, en hiver, dans le Manitoba méridional, et loin de nuire à l'utilité de la brochure, sa franchise tend plutôt à inspirer confiance dans tout ce quelle contient.

Si l'honorable monsieur avait voulu être juste, au lieu de choisir ce passage qui, détaché du contexte, pouvait être défavorable à la province, il aurait lu d'autres extraits. Qu'on me permette de suppléer à son omission et de lire un ou deux passages pris au hasard.

En voici un, par exemple :

“ Le lendemain matin nous nous sommes rendus, à pieds, à quelques-unes des fermes de ce district appelé ‘la Montagne.’ La scène est très belle, et, en certains endroits, pleine de grandeur. Les colons ont eu de bonnes récoltes et sont dans de bonnes dispositions d'esprits.”

Assurément, ce passage aurait pu être cité.

En voici un autre :

“ Ici comme partout ailleurs, dans le cours de notre voyage, nous sommes frappés par le phénomène étrange que, même dans les districts les plus nouveaux, nous trouvons une société aussi paisible, aussi calme, aussi honnête que dans les anciens districts du Canada. Pour ceux qui ont beaucoup voyagé au milieu des nouveaux établissements des États-Unis, le contraste est franchement délicieux.”

L'honorable monsieur aurait pu citer ce passage en faveur de son pays.

En voici un autre :

“ Nous sommes enchantés de toute cette contrée depuis notre départ d'Emerson jusqu'à notre arrivée à la traverse de Pembina, sur la rivière Pembina, à soixante-quinze milles d'Emerson. Nous n'avons pas traversé une seule étendue de mauvaise terre. Nous sentons que nous voyageons dans la contrée agricole la plus riche que nous ayons jamais foulée de nos pieds. La température fut délicieuse pendant ces trois jours.”

Et cet autre :

“ Le chauffage d'une maison, au Manitoba, semble exiger moins de combustible que dans Québec et Ontario. Nous avons dormi dans plusieurs maisons très confortables, de bonnes dimensions, qui n'étaient chauffées que par un petit poêle de cuisine. Les maisons de mêmes dimensions, dans Québec, demanderaient un poêle double, outre le poêle de cuisine.”

Voici un autre passage qui continue la description :

“ Monsieur McLaren est actuellement à bâtir une maison pour station d'arrêt. Ici encore il faudrait immédiatement un magasin général, un bureau de poste, un atelier de forgeron, etc. Il y a, autour du village Clearwater, 150 milles carrés des meilleures terres du monde pour entretenir ces industries, outre un nombreux public voyageur. Le village est situé au milieu de la colonie Paisley. Cette colonie s'est en-

tendue avec le gouvernement pour que les terres de quatre townships qui lui étaient réservées ne soient prises que par des colons réels, et en conséquence toutes les terres ont été prises par ces colons qui viendront au printemps. Ceci en fera une localité très désirable."

Voici un autre passage :

" Nous n'aurions pu choisir un temps plus favorable pour voir le pays. Depuis le rang 16 jusqu'au rang 19, et les jours suivants jusqu'au rang 22, nous avons trouvé une magnifique contrée sur laquelle il n'y a pas de terre inculte. Quelques fois nous rencontrons un monticule graveleux ou pierreux, mais le gravier et la pierre ne se trouvent qu'à la surface, et, au bas, il y a deux pieds d'une terre glaise splendide, noire, d'un riche sous-sol argileux."

Puis vient cette déclaration :

" Nous avons en la bonne fortune de rencontrer ici les arpenteurs qui venaient de terminer leurs travaux. Ils vous disent (j'annexe leur témoignage) qu'il y a ici 150 milles carrés d'excellent bois de construction, en abondance, et dans toutes les directions la meilleure eau qu'il y ait dans le pays, et partout un bon sol. Bois, eau et sol—un paradis pour le colon. Chaque colon peut avoir 320 acres de terre et 20 acres de bois. Dans ce seul bloc il y a assez pour 500 colons."

Je cite encore :

" Nous rencontrâmes plusieurs vieux colons de la Rivière Rouge qui vous disent que la vie d'un cultivateur est ici beaucoup plus agréable que dans la vallée de la Rivière Rouge. Ils en préfèrent le sol, quoiqu'il ne soit pas aussi fort. Ils ont de splendides marchés locaux, et ils en auront pour des années encore quand viendront de nouveaux colons. Ils ont du bois, du charbon et de la bonne eau. Ils disent que le sol est trop uni dans les prairies du Minnesota et du Dakota, ainsi que dans la vallée de la Rivière Rouge."

M. TROW : Lisez donc un peu aux pages 23 et 24.

M. WHITE : J'y viendrai quand il en sera temps. L'auteur dit encore :

"Le dernier jour de nos explorations et lorsque nous eûmes atteint notre point le plus avancé vers l'ouest, nous rencontrâmes M. Norton ingénieur des mines (dont j'annexe le témoignage pour publication) actuellement occupé aux mines de houille de la rivière Souris, à environ 300 milles à l'ouest d'Emerson. Il nous dit que le pays qu'il avait traversé sur un espace de 300 milles à l'ouest de l'endroit où nous étions était aussi bon que celui par lequel nous venions de passer. Il l'avait parcouru en hiver et en été. Il prédit que l'une des grandes villes de l'avenir se trouvera 300 milles à l'ouest d'Emerson, à un endroit quelconque sur la rivière Souris. Nous l'avons trouvé aussi enthousiaste du pays que tous les autres Anglais que nous rencontrons, ce qui est tout dire."

M. WHITE.

Je pourrais continuer ces citations, mais elles sont inutiles. A part ces descriptions, la brochure contient un extrait d'un discours dans lequel le consul-général Taylor témoigne de la supériorité du Nord-Ouest canadien comme région agricole. Elle donne d'excellents conseils sur la manière d'arriver à Manitoba. Elle donne aussi huit bonnes raisons pour lesquelles les émigrants devraient s'établir dans les champs de blé du Canada plutôt que partout ailleurs. Nous y avons de l'hiver au Manitoba une description qui tend considérablement à neutraliser les effets des histoires qui ont été faites à ce sujet. Nous y avons aussi le témoignage d'un journal américain, le *Press* de Philadelphie, en faveur des terres à blé du Canada.

L'honorable monsieur m'a demandé de lire aux pages 22 et 23. Ces pages ne se trouvent pas dans la brochure. Elles contenaient l'annonce des terres du Kansas, et il paraît étrange que l'absence de cette annonce cause tant d'anxiété à l'honorable monsieur.

Mais on se plaint de ce qu'elle contient d'autres annonces. C'est très-vrai. La brochure a été écrite par le révérend monsieur Armstrong, missionnaire de l'Eglise d'Angleterre, qui a acquis une grande expérience dans les townships de l'Est et qui, dans ces dernières années, s'est livré à l'œuvre des missions dans le Manitoba. Dans deux ou trois visites qu'il a faites dans différentes parties de la province de Québec, il a donné des conférences sur les avantages de Manitoba et s'est continué agent d'émigration pratique. Dernièrement, sur l'avis de son médecin, il a été obligé de cesser ses travaux évangéliques pendant deux ans, et il s'est consacré à l'œuvre de l'émigration. Cette brochure a été imprimée à ses frais.

Les annonces dont on se plaint ont été publiées pour l'aider à payer les frais. Elles peuvent ne faire aucun bien, mais elles ne font certainement aucun mal, car il ne peut être désavantageux à ceux qui les lisent de savoir qu'ils peuvent se procurer, dans les maisons d'affaires de Manitoba, tous les articles ordinaires qu'ils sont habitués de trouver dans l'ancien monde. Les annonces concernant les terres du chemin de fer ont été obtenues de la même façon. M. Armstrong a engagé le ministère d'agriculture à prendre quelques copies de cette brochure ; mais,

sur l'ordre de l'honorable ministre, l'annonce en question a été enlevée de toutes les copies prises par le département. Voilà tout simplement les faits qui se rattachent à cette brochure.

Nul doute qu'il y a eu et qu'il y a encore, à l'œuvre qu'il est, une nombreuse émigration du Canada. Les circonstances, dans les districts manufacturiers des Etats-Unis, ont été de nature à attirer nos gens ; mais beaucoup d'entre eux seront désappointés, et le courant du retour au Canada sera plus fort que celui du départ. Le moyen de remédier à cela, c'est d'offrir à cette classe du peuple le même genre d'ouvrage dans les manufactures du Canada que celui qu'elle va chercher aux Etats-Unis.

Relativement à l'émigration d'Europe, je dois dire que je n'ai jamais aimé le système d'aider aux frais de voyage des émigrants. Je ne pense pas exagérer en disant que nous avons dépensé annuellement au-delà de \$100,000 pour faire venir du vieux continent des émigrants qui n'ont fait que passer au Canada pour se rendre aux Etats-Unis. Cependant, je suis convaincu que les mesures prises par l'honorable ministre de l'agriculture pour encourager les fermiers à venir ici auront un bon résultat. D'ici à quelques années il y aura une nombreuse émigration du vieux pays, et nous ferions bien de nous assurer de cette classe de colons.

L'honorable monsieur s'est plaint de ce qu'on trouve partout, au Canada, des annonces concernant les terres des Etats-Unis. C'est vrai, nous avons vu ce soir un échantillon de ces annonces imprimées dans les ateliers du *Globe* de Toronto. Je ne m'en plains pas, parce que le *Globe* a un établissement dans lequel tout ce qui n'est pas immoral ou indécent peut être imprimé moyennant considération.

Toutefois, ces annonces ne sont pas faites par le gouvernement américain, mais par des compagnies de terres et de chemins de fer, qui sont très entreprenantes. A l'époque où j'avais l'honneur d'être l'agent du gouvernement d'Ontario en Angleterre, en 1869, des agents de compagnies de terres du Kansas y faisaient des conférences dans le but d'encourager les émigrants à se diriger vers cet Etat. Toutefois nous voyons les populations abandonner le Kansas, attendu

que les représentations de ces agents ne contenaient pas la vérité.

Je regrette que l'on fasse ici des discours comme ceux que nous avons entendus, car nous fournissions aux agents américains l'occasion de puiser dans nos *Débats* des assertions qui peuvent malheureusement mieux les servir que toutes leurs brochures. Si certains honorables députés voulaient bien garder le silence, puisqu'ils ne peuvent parler de leur pays en termes favorables, j'ose croire que nous n'aurions rien à regretter au sujet de l'émigration au Nord-Ouest.

M. VALLEE : Cette question d'immigration et d'émigration est trop importante principalement pour la province de Québec, dont la population sert de base à la représentation parlementaire, pour que nous, députés de cette province, la laissions passer sous silence.

Il peut paraître contradictoire que nous fassions des sacrifices énormes pour appeler ici une population étrangère lorsque nous voyons, tous les jours, une partie de notre population désertir le pays. Il est un fait incontestable, et nous le remarquons avec regret, que chaque année une partie considérable de notre population prend la route des Etats-Unis ; et je dois le déclarer, cette année, plus que les années précédentes, un courant d'émigration extraordinaire a lieu de certains districts de la province de Québec vers les Etats-Unis. Quelles en sont les causes ?

On a dit tout à l'heure, de l'autre côté de la Chambre, qu'il ne fallait pas trop révéler les plaies de notre pays, qu'il ne fallait pas trop parler du mal qui nous atteint, de peur d'effrayer les immigrants étrangers que nous voulons appeler ici. Trop souvent nous cachons nos faiblesses dans la crainte de nuire à la réputation générale de notre pays ; nous n'osons toucher la plaie du doigt afin d'y porter remède. C'est une erreur. Il vaut mieux constater le mal qui peut exister si nous voulons prendre les moyens de le faire disparaître. Il ne sert à rien de vouloir jeter de la poudre aux yeux des peuples étrangers et de vouloir leur faire croire qu'il y a ici des avantages extraordinaires pour eux, s'ils peuvent constater eux-mêmes que notre propre population quitte le pays.

Cette question ne doit pas être considérée au point de vue des partis, car si on la considérait ainsi, le plus souvent nous

serions amenés à des conclusions fausses et erronées. Il faut l'étudier au point de vue national et patriotique, nous élever au-dessus des débats ordinaires, et éloigner de soi les rancunes qui excitent trop souvent la guerre entre les partis politiques sur des questions où l'union et l'accord doivent exister pour le bien général.

Quelles sont donc les causes qui font qu'une partie de notre population abandonne le pays pour aller s'établir aux Etats-Unis ? Il y en a plusieurs. On a dit, ce soir, que notre population s'en va pour chercher de l'ouvrage ; mais je pourrais citer des districts où le courant de l'émigration est considérable, et où cependant il y a de l'ouvrage pour quiconque voudrait travailler.

La principale cause de l'émigration dans nos campagnes, c'est le luxe, c'est le dégoût pour l'agriculture amené par une vie trop dispendieuse et causé le plus souvent par la facilité avec laquelle les cultivateurs peuvent emprunter de l'argent. Une autre cause qui contribue d'une manière indirecte à ce que notre population laisse la province, c'est que les cultivateurs, une fois ruinés, ont honte de devenir ouvriers ou industriels devant leurs compagnons ; et ils s'en vont aux Etats-Unis pour y entrer dans des manufactures, ou se livrer à un travail qu'ils refusent de faire ici. Ils aiment mieux laisser le pays et aller se soumettre à des maîtres étrangers, que de rester chez eux pour adopter des habitudes plus modestes.

Voilà les causes du mal dont nous nous plaignons. Quels remèdes pourrions-nous apporter à cet état de choses ? J'en signalerai quelques-uns. Il faudrait d'abord donner à notre population qui émigre les moyens d'aller dans les territoires du Nord-Ouest, dans notre fameux Nord-Ouest tant vanté par de nombreux écrivains. Il serait peut-être convenable qu'on offrît aux enfants du pays qui veulent émigrer les mêmes avantages qu'on offre aux immigrants étrangers. Je me rappelle que l'année dernière, j'ai voulu envoyer une famille à Manitoba. Cette famille avait un extrême désir d'émigrer aux Etats-Unis. Elle se composait de sept personnes. Je suis allé chez l'agent d'émigration à Québec, et je lui ai demandé de donner à cette famille les mêmes avantages que l'on donnait aux familles étrangères qui immigrent ici. Il

m'a répondu que ces avantages n'étaient accordés qu'à ceux qui nous venaient de l'étranger. On m'a montré les règlements qui de fait empêchaient que l'aide que je demandais fût accordé. Cette famille a laissé le pays pour aller aux Etats-Unis.

Il me semble que c'est une politique peu sage que celle qui consiste seulement à favoriser l'immigration étrangère, lorsque notre population s'en va aux Etats-Unis, au lieu d'émigrer dans notre territoire du Nord-Ouest. N'y a-t-il pas moyen de donner à ce courant d'émigration des enfants du sol une autre direction, si on ne peut l'arrêter, en lui offrant les mêmes avantages que nous donnons aux étrangers pour venir ici ? Il est temps que l'attention du gouvernement soit appelée là-dessus, et j'espère surtout que les honorables ministres qui représentent la province de Québec s'en occuperont.

On se rappelle l'étonnement qui s'est manifesté dans la province de Québec lorsque le recensement de 1871 a été publié. Nous avons été surpris d'apprendre que la population avait à peine augmenté pendant la décade. Je crains beaucoup que notre prochain recensement ne constate que notre population, loin d'avoir augmenté, ait probablement diminué. Notre population sert de base à la représentation. Son augmentation ou sa diminution peut avoir des conséquences graves. On voit de suite l'importance qu'il y a pour nous, dans la province de Québec, de conserver notre population et de prendre sans délai les moyens de la garder dans le pays.

Mais l'on dira que nous ne sommes pas capables d'empêcher nos habitants de s'en aller aux Etats-Unis. Cela peut être vrai jusqu'à un certain point, mais je crois que nous pouvons mettre des obstacles à cet exode regrettable. Ne pouvons-nous pas empêcher les agents américains d'offrir des appâts trompeurs à nos Canadiens pour les engager à émigrer aux Etats-Unis ? S'il y a un moyen d'empêcher ces embaucheurs de venir séduire nos Canadiens, pourquoi ne pas le prendre ? On a fait allusion tout à l'heure aux annonces qui circulent partout, aux affiches qu'on voit dans les bureaux publics et même dans les gares de nos chemins de fer, lesquelles vantent les avantages offerts à nos émigrants par les Etats-Unis. Il est

facile de faire une loi pour défendre la circulation de ces affiches ou de ces annonces.

Nous voyons même de ces affiches dans les gares de chemins de fer qui appartiennent au gouvernement. Est-ce que le gouvernement ne pourrait pas déclarer qu'il est défendu d'y mettre ces affiches? Le gouvernement provincial de Québec pourrait suivre la même conduite et défendre aussi que dans toutes les places publiques sous son contrôle on affiche ces annonces qui appellent et invitent nos populations à l'étranger.

Il est un autre moyen pour engager une partie de notre classe agricole qui a honte de demeurer dans nos vieilles paroisses, à l'abri du vieux clocher, pour l'engager, dis-je, à rester au pays natal. Ainsi, dans la province de Québec nous avons le territoire de la vallée du lac Saint-Jean, territoire fertile, mais d'un accès difficile, que nous pourrions mettre à la disposition de ceux qui veulent absolument changer leur habitation.

Si le gouvernement revenait à cette ancienne politique si grande, si noble, si patriotique du rapatriement, si le gouvernement voulait continuer à mettre chaque année, dans le budget, un certain montant pour encourager le rapatriement de nos compatriotes des Etats-Unis, on pourrait alors envoyer des agents canadiens aux Etats-Unis dans le but de diriger nos compatriotes vers le Manitoba ou le territoire du lac Saint-Jean. On a dépensé des sommes considérables pour envoyer des agents en Angleterre, dans le but d'attirer l'immigration en ce pays. Jusqu'à présent on ne voit pas beaucoup de résultats de cette politique, mais si l'on prenait les \$50,000 que l'on dépense à cet effet et qu'on les employât à empêcher notre population de s'expatrier aux Etats-Unis, à lui indiquer la route de Manitoba ou du lac Saint-Jean, on ferait un bien immense à notre pays et à nos compatriotes.

Si l'on dépensait une pareille somme à maintenir la population dans le pays, on pourrait envoyer des centaines de familles dans le territoire du lac Saint-Jean et au Manitoba, et on obtiendrait ainsi les résultats les plus satisfaisants pour l'avenir du pays.

On répliquera qu'en ce qui concerne la colonisation de la vallée du lac Saint-Jean, c'est le gouvernement local qui doit

s'en occuper. Mais il me semble que c'est plutôt du ressort du gouvernement fédéral d'encourager cette colonisation, vu qu'il est chargé de la surveillance de l'émigration.

Il est de l'intérêt du gouvernement fédéral que notre population ne diminue pas, afin que nos revenus ne diminuent pas non plus. Il est de son intérêt de conserver dans les vieilles provinces notre population, afin de pouvoir peupler plus tard nos territoires du Nord-Ouest quand ils seront ouverts. Si les provinces de l'Est se dépeuplent, où prendrons-nous nos ressources pour subvenir pendant de longues années aux dépenses que nous devons encourir au Nord-Ouest?

Cela prouve qu'il est très-important que cette question de population soit bien comprise du gouvernement, et j'espère que l'année prochaine nous aurons une nouvelle loi sur l'émigration—fondée sur ce principe qu'il faut garder autant que possible les enfants du sol dans le pays.

M. MERNER: En donnant pareil encouragement aux émigrants des autres nationalités, il ne faudrait pas oublier les Allemands. En effet, il n'est que juste de les aider à s'établir au Nord-Ouest canadien. Aux Etats-Unis, les Allemands se comptent par millions, et bien que l'on ait dépensé des milliers de piastres pour des brochures publiées en anglais et dans d'autres langues, dans l'intérêt de l'émigration au Canada, il n'a pas été dépensé \$10 pour des publications allemandes du même genre.

Je pense que l'on pourrait faire beaucoup de bien en envoyant en Europe des délégués qui donneraient tous les renseignements possibles sur notre pays; mais je ne crois pas à l'utilité des agents d'émigration dans le vieux monde. L'opposition a tort de déprécier le pays, qui offre beaucoup d'avantages à l'émigrant; de même qu'elle fait erreur en disant que nos manufactures sont inférieures à celles des Etats-Unis. Je suis d'avis également que l'ex-ministère a eu tort d'affecter de grandes réserves de terre à l'établissement des Mennonites et des Islandais, et de favoriser ainsi ces grandes colonies. Ces étrangers n'ont pas les mêmes privilèges que les sujets anglais avant de prêter le serment d'allégeance, et le gouvernement ne devrait pas favoriser ce genre de colonisation.

M. CASEY: Les honorables membres

de la droite se sont efforcés d'é luder la question en nous accusant de manquer de patriotisme, parce que nous avons signalé la politique défectueuse du gouvernement au sujet de l'émigration. Rien n'était plus propre, cependant, à faire justice de ces arguments que le discours de l'honorable député de Portneuf (M. Vallée). Cet honorable monsieur nous a dit, en effet, que l'émigration des habitants de la province de Québec aux Etats-Unis a été et est encore très-considérable, en dépit du gouvernement conservateur et de la politique nationale. Le discours de l'honorable député, qui est un ami du gouvernement, nous exonère de tout blâme et confirme ce que nous avons dit de la nécessité d'adopter des mesures pour retenir au pays notre population. J'ai entendu dire que le clergé de Québec avait dû user de son influence jusque dans la chaire, pour arrêter cette émigration qui menace de dépeupler la province. Le gouvernement devrait s'efforcer d'attirer au Nord-Ouest les Canadiens-français aussi bien que les autres émigrants. Il faudrait empêcher sans retard ce dont l'honorable député de Portneuf s'est plaint, c'est-à-dire l'affichage d'annonces aux stations du chemin de fer Intercolonial, exposant aux Canadiens-français les prétendus avantages de l'émigration aux Etats-Unis.

SIR CHARLES TUPPER : C'est la première fois que j'en entends parler, et je suis bien aise que l'honorable monsieur m'ait signalé le fait.

M. CASEY : L'honorable député de Cardwell a dit que le meilleur moyen de retenir ici notre population était de favoriser les manufactures et de donner du travail. Cependant, en dépit des déclarations des honorables membres de la droite, qui ont prétendu que la politique nationale avait fourni de l'emploi à des milliers d'ouvriers à Montréal et ailleurs, nous voyons que le courant de l'émigration aux Etats-Unis est énorme. Le gouvernement devrait favoriser davantage l'émigration au Nord-Ouest canadien par une politique plus libérale au sujet des terres. S'il donne la moitié du territoire aux grandes compagnies de chemins de fer et fait circuler ensuite, à ses frais, des milliers de brochures dans l'intérêt de ces compagnies, c'est là, on en conviendra, une curieuse manière de favoriser l'établissement de l'autre moitié qui lui reste de ces territoires.

M. CASEY.

Le ministère a fait en outre distribuer des pamphlets écrits pour une compagnie de chemin de fer dans l'intérêt de la colonisation à la montagne de la Tortue que l'on y représentait comme la meilleure partie du pays, faisant ainsi passer l'intérêt privé avant celui du pays. J'approuve en grande partie ce qu'a dit l'honorable député de Waterloo-Sud à propos de l'encouragement que l'on devait donner à l'émigration des Allemands au Nord-Ouest. On ne saurait, en effet, trouver de meilleurs colons. Il est regrettable que le plan de l'ex-ministère, à ce sujet ait été abandonné par le cabinet actuel, car il promettait de réussir.

Madame de Kerber s'était entendue avec les autorités de Berlin pour obtenir notre part de l'émigration, et ce n'est que par l'entremise de personnes aussi bien posées que nous pouvons obtenir des résultats satisfaisants, vu que là-bas on se méfie des étrangers.

Je suis fâché d'apprendre que l'honorable ministre de l'agriculture ait coupé court aux négociations. Il paraît, toutefois, qu'un fort courant d'émigration venant de l'Allemagne devra se diriger vers ce pays, où la population semble se déplacer périodiquement.

Nombre de jeunes Allemands seraient prêts, dit-on, à quitter leur pays pour venir s'établir sur ce continent; et l'honorable député de Waterloo-Sud pourrait peut-être voir s'il ne pourrait avoir quelqu'un capable de diriger cette émigration de l'Allemagne au Canada.

M. Fiset : J'ai entendu avec plaisir les judicieuses remarques de l'honorable député de Portneuf (monsieur Vallée) au sujet de l'émigration de notre population aux Etats-Unis. Il est à peu près le seul membre de l'autre côté de la Chambre, qui ait admis ce fait, bien qu'il soit évident pour tous. Dans la province de Québec l'émigration, cette année, a pris des proportions tellement considérables, qu'elle est devenue presque une calamité; tellement qu'en plusieurs endroits nos dignes pasteurs ont cru de leur devoir d'intervenir et de conseiller à leurs fidèles, du haut de la chaire, de ne point laisser leurs foyers pour aller à l'étranger.

L'honorable député de Cardwell (monsieur White) admet bien, lui aussi, qu'il y a une certaine émigration aux Etats-Unis, mais que ce sont des jeunes gens qui vont nous revenir cet automne.

Telle n'est pas mon opinion ; aujourd'hui l'émigration semble avoir pris un nouveau caractère. Ce ne sont plus seulement les jeunes gens qui émigrent ; mais ce sont des familles entières ; et l'on sait que ces dernières, lors même qu'elles en auraient le désir, ne peuvent revenir aussi facilement, et le plus souvent ne reviennent pas du tout.

Je ne saurais partager l'opinion émise par l'honorable député de Portneuf, que le luxe est la principale cause de l'émigration de nos compatriotes. Non, ceux qui, dans nos endroits surtout, laissent notre province pour les Etats, ne connaissent pas le luxe et ne l'ont jamais connu. J'admets qu'il y a quelques exceptions ; mais, pour la plupart, ce sont de pauvres colons qui ne peuvent trouver sur leurs terres encore peu avancées leur subsistance et celle de leur famille, et n'ayant point d'ouvrage, point de travaux pour gagner ce qui manque à leur entretien, ils vendent le peu qu'ils ont, et vont chercher à l'étranger le travail qui doit leur donner du pain. C'est pénible à dire ; mais il faut avouer que c'est la misère qui force nos compatriotes à émigrer.

Nous faisons des dépenses considérables pour attirer ici l'émigration étrangère ; encore cette année nous allons dépenser au-delà de \$150,000 pour cet objet, et nous ne faisons rien pour retenir nos compatriotes parmi nous. Au moins, plutôt que de les voir émigrer aux Etats-Unis, il vaudrait beaucoup mieux leur donner les mêmes avantages que ceux que nous donnons aux étrangers, et leur fournir ainsi les moyens d'aller s'établir à Manitoba ou dans le Nord-Ouest.

Dans ce but nous devrions faire comme les Etats-Unis, c'est-à-dire avoir dans les grands centres des agents qui surveilleraient l'arrivée des convois de chemins de fer et qui s'efforceraient d'engager nos compatriotes à aller s'établir dans le Nord-Ouest, en leur donnant les renseignements qui leur sont nécessaires et, au besoin, en leur procurant des moyens pour leur transport, etc., comme le font certains agents américains. Car, il ne faut pas se le dissimuler, notre propre émigration à l'étranger n'est pas de nature à encourager l'émigration étrangère à se diriger vers nous. L'étranger, en voyant notre pays ainsi déserté par ses propres enfants, a bien raison de rechercher la cause de cet abandon, et de là il en vient à se demander si les

avantages qu'on lui offre sont bien réels, et l'on sait que le doute dans de pareilles circonstances peut souvent avoir pour effet de changer l'itinéraire de l'émigrant.

Je n'ai point fait ces quelques remarques dans un esprit de parti, et je crois que sur une question semblable il ne doit pas y avoir d'esprit de parti ; bien que je n'aies pas oublié les discours de plusieurs des honorables messieurs de l'autre côté de cette Chambre, qui nous ont promis que la protection ramènerait au pays les milliers de familles canadiennes qui vivent à l'étranger, qu'elle donnerait de l'ouvrage à tout le monde et retiendrait au milieu de nous, nos infortunés compatriotes.

Quoiqu'il en soit, j'espère que, cette année même et non pas l'année prochaine, comme le veut l'honorable député de Portneuf, le gouvernement va s'occuper sérieusement de cette question de l'émigration des Canadiens-français et voir à ce qu'elle cesse d'être aussi désastreuse pour le Canada et la province de Québec en particulier.

M. McQUADE : Je me rappelle qu'en 1876 un certain nombre d'émigrants arrivèrent de France. On avait dépensé \$5,000 pour les faire venir, où ils ne trouvèrent rien à faire, et l'on dut les renvoyer à grands frais. Je me souviens de plus qu'il fut voté un crédit de \$10,000, durant le règne du dernier ministère, pour l'émigration ; mais comme je n'en ai jamais entendu parler depuis, je suppose que la somme fut dépensée pour les élections. Les honorables députés de la gauche devraient, je pense, laisser adopter cet item d'une manière plus convenable.

M. WRIGHT : Il y avait dans la ville de Jérusalem une rue appelée " la place des gémissements. " Or, l'opposition a converti cette enceinte en place de gémissements. Sa littérature est celle des lamentations. A l'exemple de l'Anglais de Froissard, ses membres se divertissent tristement, et ils s'amuse à pleurer, à gémir et à grincer des dents.

Lorsque les Juifs se rappellent les vieilles gloires d'Israël, la destruction du temple et la captivité de Babylone, ils se rendent pour y gémir longtemps dans la rue dont j'ai parlé. Il en est ainsi de nos amis de la gauche. Lorsqu'ils pensent aux gloires politiques d'Israël qui ne sont plus, aux *shekels* perdus du trésor et aux

oignons d'Égypte, ils se livrent à de longues jérémiades et à de profonds gémissements. Des goûts on ne discute pas, mais je préfère m'exprimer d'une manière plus agréable. C'est la vieille, très vieille histoire, l'opération de la loi universelle.

"Then let the stricken doer go weep,
The hart ungalled play,
For some must watch and some must sleep,
So wears the world away."

Je dois avouer que tout en me soumettant à l'inévitable, mes sympathies sont acquises au philosophe qui rit et non à celui qui pleure. Les études d'anatomie ne me préoccupent guère. Plusieurs de nos amis ont fait le tableau de notre situation avec de repoussants détails, qui dépassaient en horreur la peste de Florence ou la lèpre de Tracadie. Nous ne voulons pas pénétrer les secrets du lazaret, et je ne pense pas non plus que ces recherches soient profitables. Si les déclarations des messieurs de la gauche sont exactes, le Canada est un pays qu'il faut quitter et où il ne faut demander à personne de venir. Je suis convaincu, cependant, qu'il y a un rayon à travers ces nuages ; que la fureur de la tempête est apaisée et que la réaction a été suivie de l'aurore d'un beau jour. Toutes les nouvelles qui nous arrivent annoncent la reprise des affaires. On a beaucoup commenté la fameuse déclaration que les ministres ne peuvent rien pour favoriser la prospérité du pays et qu'ils ne sont que les mouches du coche. Or, il y a plusieurs espèces de mouches, et en effet leur nom est légion. Le ministre actuel des finances pourrait être comparé à la petite abeille qui, volant ici et là, se plaît à entendre l'agréable son de tous les instruments mécaniques qui servent à développer nos ressources industrielles.

J'emprunterai ici le langage figuré du Dr Watts :

"How doth the little busy bee
Improve each shining hour,
And gather honey every day
From every opening flower."

J'ai été peiné d'apprendre par l'honorable député de Portneuf que les habitants de la province de Québec émigrent aux États-Unis. Le moyen de remédier au mal est d'établir des manufactures et de retenir ici notre population en lui donnant du travail. Nous avons dans la province de Québec tous les éléments de la gran-

deur nationale et de la prospérité personnelle.

Nous avons des pouvoirs d'eau illimités, de vastes ressources minérales, et les moyens nécessaires pour développer nos industries. Nous avons aussi une population active, industrielle et intelligente qui devrait rester au pays pour aider à notre développement. C'est pour cela que j'ai donné mon appui à la politique nationale qui consiste à protéger nos industries indigènes autant que possible. Nous savons quelles sont les économies politiques : Acheter à meilleur marché et vendre au plus haut prix, telle a été considérée la vraie maxime économique. Si cette loi pouvait avoir une application universelle, si le libre-échange absolu pouvait exister entre toutes les nations, la théorie serait irréprochable. Il n'est malheureusement pas possible d'appliquer ce système d'une manière générale. Les États-Unis, par exemple, ont un tarif protecteur fort élevé ; ils taxent nos produits et font de notre pays un marché de sacrifice pour le surplus de leurs marchandises. Vu ces circonstances, j'ai été forcé de modifier mes opinions sur le libre-échange, et d'appuyer la politique de protection pour nos industries ; politique qui, j'en suis sûr, produira des résultats satisfaisants, après avoir subi de légères modifications.

Maintenant, j'espère que le ministre de l'agriculture s'occupera des mesures à prendre pour coloniser les terres incultes du Canada, car notre avenir dépend de la solution satisfaisante de ce grand problème. Si l'excédant de la population de l'empire pouvait être amené à s'établir sur nos terres incultes, l'avenir nous appartiendrait. Pourquoi ne préparerions-nous pas un plan capable d'induire le généreux Irlandais, le robuste Allemand et le brave Écossais à se fixer en ce pays ? La visite des représentants des fermiers anglais a été très satisfaisante, et aura sans doute d'excellents fruits. J'espère donc que l'honorable ministre de l'agriculture ne ralentira pas ses efforts. Le gouvernement russe semble comprendre les exigences de la situation.

Lorsqu'il y a un excédant de population en Finlande, ceux qui veulent partir sont transportés sur des vaisseaux de guerre à Amoor. Pourquoi les vaisseaux anglais ne feraient-ils pas de même ? Depuis dix ans, 5,000,000 de sujets britanniques se sont établis aux États-Unis.

S'ils s'étaient fixés au Canada, ils auraient ajouté à la richesse, à la puissance et à la force de ce pays. Je veux donc croire que le ministère s'efforcera de placer sur nos terres incultes les Anglais, les Irlandais et les Ecossais. Les Mennonites et les Islandais pourront faire d'excellents colons, mais je préfère les habitants des îles britanniques ; et si nos compatriotes des anciennes provinces désiraient s'établir à l'Ouest, je voudrais que le gouvernement les aidât. Pourvu que les sages conseils prévalent et que la colonisation se fasse avec prudence et énergie, le grave problème de l'avenir sera heureusement résolu. Je n'ai aucune sympathie pour ceux qui déprécient ce pays, ou pour ceux qui se livrent à l'étude de l'anatomie. Philippe d'Espagne avait l'habitude de descendre dans les voutes de l'Escorial pour y contempler les traits de la reine morte qu'il avait tant aimée. Eh ! bien, le Canada est-il mort ou vivant ? Avons-nous à contempler un cadavre encore paré de ses joyaux, ou bien notre pays ressemble-t-il à la jeune et belle fiancée qui s'avance vers nous pour recevoir nos embrassements ? Notre pays est plein de vie, d'énergie et de vitalité. Il a devant lui un grand avenir ; il est mieux d'avoir un avenir qu'un passé.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Je voudrais savoir quelle est la condition de la colonie islandaise, et si l'on se propose de favoriser davantage l'émigration de l'Islande.

M. POPE (Compton) : Je suis fâché d'avoir à dire que cette colonie n'a pas aussi bien réussi qu'on l'espérait. Il paraît qu'un certain membre du clergé en aurait décidé un certain nombre de partir, et que d'autres les suivraient. Ceux qui restent, cependant, font très bien. Nous n'espérons pas recevoir de nouvelles recrues cette année.

M. KRANZ : L'émigration du Canada aux Etats-Unis, qui a provoqué les commentaires hostiles des honorables membres de la gauche, est due en grande partie au fait que les Canadiens, attirés par les terres riches et faciles à cultiver des Etats de l'Ouest, émigrèrent jadis du Canada et furent suivis par un grand nombre d'autres. A cette époque, le Nord-Ouest canadien n'était pas encore ouvert ; mais le courant de l'émigration commença à s'y diriger, dès qu'il fut annexé au Canada. L'émigration au Texas, du comté que

j'ai l'honneur de représenter, s'est faite par l'entremise de spéculateurs qui voulaient à tout prix vendre les terrains qu'ils avaient achetés dans cet Etat. Le gouvernement ne devrait rien négliger pour faire connaître aux émigrants allemands les ressources et la fertilité du sol de nos territoires du Nord-Ouest. On pourrait ainsi en attirer un grand nombre et les capitalistes allemands pourraient sans doute être induits à acheter et à exploiter nos terrains miniers. Un rapport dernièrement soumis donne le montant des importations durant le semestre expiré le 31 décembre 1879. Il nous montre qu'une somme considérable de droits a été payée sur les produits agricoles expédiés des Etats-Unis au Canada et destinés à la consommation. Or, si le tarif n'a pas accru le prix de ces articles au Canada, il n'y a alors aucun doute que le producteur américain a du verser ses droits dans notre trésor. Le tarif allemand étant plus élevé que le nôtre, je ne pense pas que la peur des taxes empêche les émigrants allemands de venir au Canada. Je sou mets donc la question à l'honorable ministre de l'agriculture.

M. GILLMOR : Je ne me lève pas pour critiquer la politique d'émigration de l'honorable ministre de l'agriculture, qui a de l'expérience dans ce département et fait tout en son pouvoir pour réussir. Il est bon de faire venir ici des cultivateurs délégués de la Grande-Bretagne, de même que nous devons fournir des renseignements exacts aux différents pays de l'Europe qui peuvent nous envoyer des émigrants ; mais je ne suis pas d'avis de dépenser notre argent pour amener ici les Européens.

Nous avons acheté le Nord-Ouest que l'on dit être si fertile et que l'on a fort vanté ; nous donnons des terres aux colons gratuitement, nous construisons un chemin de fer pour leur permettre de pénétrer dans le pays, et ceux qui, à ces conditions, ne voudraient pas s'y rendre à leurs frais, feraient aussi bien de rester où ils sont. Déjà nous avons trop taxé notre population pour amener d'Europe des émigrants, dont un grand nombre a passé aux Etats-Unis.

Les honorables membres de la droite ont accusé la gauche de manquer de patriotisme, et ont nié qu'un nombre considé-

nable d'habitants de ce pays émigrent aux États-Unis.

Il est tout simplement absurde de parler comme on l'a fait du patriotisme, car il y en a autant, je présume, d'un côté que de l'autre. Cependant, les honorables députés de la droite ont du finir par avouer, ce qu'ils n'auraient pas dû nier, que l'émigration est plus considérable encore que par le passé. Personne, de ce côté-ci de la Chambre, n'a accusé le gouvernement d'en être la cause; mais nous disons que l'on s'est trompé en proclamant hautement que la politique nationale, en donnant du pain et du travail à tous, devait retenir ici notre population, et que le tarif a rendu à l'ouvrier la vie plus difficile encore qu'autrefois.

M. ARKELL: Il semble que la gauche désire que le Nord-Ouest ne se peuple pas. Un grand nombre d'émigrants vont au Dakota où ils trouvent des chemins de fer pour les conduire où ils veulent se fixer. Mais je suis convaincu que le courant de notre émigration se dirigera vers nos territoires de l'Ouest, lorsque le chemin de fer que nous construisons sera terminé. Si les honorables membres de la gauche avaient poussé les travaux à l'ouest de Winnipeg, nous aurions là depuis longtemps une nombreuse population. Ce qu'il n'ont pas fait, le ministère actuel le fera.

M. LANGEVIN: Je ne voudrais pas laisser passer cette résolution sans adresser quelques mots à cette honorable Chambre, et spécialement sans montrer à mon honorable ami le député de Portneuf que j'ai écouté ses remarques, et lui faire voir que je regrette comme lui le départ de nos compatriotes. Le gouvernement déplore l'émigration des Canadiens, et surtout quand elle se fait au profit des États-Unis. Mais ce fait n'est pas nouveau. Nos compatriotes, du moins un grand nombre, ont de tous temps aimé les aventures. Ils ont parcouru presque toute l'Amérique et se sont établis dans un grand nombre d'États de l'Union Américaine.

Néanmoins cette manie d'émigration ne se borne pas à nos compatriotes. Elle semble exister sur tous les points du continent.

Nous voyons des populations presque entières laisser les États de l'Est des États-Unis pour s'en aller dans les États de l'Ouest. Pourquoi cela? Parce que

l'Ouest par son immensité et ses richesses les attire; elles croient améliorer leur position de ce côté-là, et elles vont s'y établir.

L'honorable député demande :

Mais pourquoi donc n'avez-vous pas fait pour les gens du pays, pour les nôtres, ce que vous avez fait pour les étrangers? L'honorable député fait erreur; le gouvernement ne paie pas les frais de voyage sur l'océan; il ne paie que les frais de voyage d'Halifax ou de Québec à Toronto, et de ces frais le gouvernement d'Ontario rembourse les deux tiers pour ceux qui s'arrêtent à Toronto.

En ce qui a trait aux Canadiens qui veulent émigrer, le département de l'agriculture emploie tous les moyens à sa disposition pour obtenir des compagnies de chemins de fer et de bateaux à vapeur les conditions les plus favorables possibles pour nos émigrés qui veulent quitter les vieilles provinces pour s'en aller au Manitoba. Ces avantages sont offerts à tous nos compatriotes de n'importe quelle origine et de n'importe quelle croyance. S'ils croient améliorer leur sort en quittant Ontario ou Québec, ou les provinces maritimes, pour s'en aller à Manitoba ou au Nord-Ouest, pourquoi les en empêcher?

Mais on me demande: pourquoi ne pas payer les frais de leur transport? Si l'on payait les frais de transport de ceux-là, ne devrait-on pas également payer les frais de transport de ceux qui partent du Manitoba pour revenir à Québec ou à Ontario? Evidemment ceux-ci y auraient autant de droit que ceux-là. Où nous arrêterions-nous? Il serait aussi juste de la part du gouvernement de payer les frais de transport de ceux qui veulent aller d'une province à l'autre pour une raison quelconque.

Cependant, il est un fait positif, c'est que si l'émigration se fait aujourd'hui de certains côtés sur une grande échelle, c'est qu'il n'y a pas encore eu d'émigration de ces côtés-là. Il y a un grand nombre d'autres côtés d'où les Canadiens ont émigré pour aller se fixer en d'autres provinces. C'est le surplus de la population partie de ces côtés qui perdent à l'heure actuelle leurs habitants par l'émigration; mais les habitants qui restent sont satisfaits; ils ont de l'ouvrage; leurs terres sont bien cultivées, mieux cultivées même qu'elles ne l'étaient

auparavant. Ceux qui sont partis sont allés s'établir à Manitoba, au Nord-Ouest, et, je regrette de le dire, un grand nombre se sont rendus aux Etats Unis.

Comment les empêcher d'aller s'établir aux Etats-Unis? L'autre jour, le révérend Père Lacombe, du Nord-Ouest, est venu à Québec où il avait pris les mesures nécessaires pour faire transporter un certain nombre de familles à Manitoba. Lorsque tout fut prêt, qu'arriva-t-il? La moitié de ces émigrés lui échappèrent pour aller aux Etats-Unis. Est-il possible de retenir de tels gens, s'ils veulent absolument s'en aller à l'étranger? Il n'y a pas moyen. Ils sont attirés là, comme l'a dit l'honorable député d'Elgin-Ouest (monsieur Casey), par leurs amis qui s'y sont rendus avant eux; vous ne pouvez pas empêcher cela. Vous pourrez prendre toutes les mesures que vous voudrez, et cependant, après tout, un grand nombre de nos compatriotes continueront d'aller aux Etats-Unis. Pour ceux-là il n'y a pas de ressources.

Mais on nous dit encore: pourquoi n'essayez-vous pas de ramener des Etats-Unis au pays nos compatriotes qui y sont déjà? Eh! bien, cela se fait plus ou moins. Aujourd'hui, si je ne me trompe pas, un agent d'émigration, M. Lalime, part de Chicago avec 400 émigrés canadiens pour aller à Manitoba. Vous voyez qu'il se fait déjà une émigration de cette nature; et il y a d'autres gens qui, dans les Etats-Unis, s'occupent à engager les émigrés canadiens à se rendre à Manitoba.

L'autre jour, je voyais un journal de Winnipeg qui annonçait l'arrivée de trois familles de la Pennsylvanie; elles venaient s'établir au Manitoba. On donnait les noms et le nombre des membres de chaque famille. Il ne faut donc pas s'alarmer du nombre d'émigrés qui vont d'une province à l'autre. C'est dans la nature des choses. On voit les Allemands, les Irlandais, les Français, les Suisses, les Italiens, quitter leur pays pour s'en aller dans d'autres pays afin d'améliorer leur sort.

Pourquoi les Allemands, par exemple, quittent-ils leur pays pour venir au Canada? C'est parce qu'ils ne se trouvent pas bien chez eux; ils ont des lois qui ne leur conviennent pas; ils ont des taxes énormes à payer. L'honorable député de Perth-Nord (M. Kranz) a fait allusion à ses compatriotes de l'autre côté de l'Atlantique, et il demande pourquoi le dé-

partement de l'agriculture ne publie pas un pamphlet, une brochure en allemand, afin d'attirer ici l'émigration allemande? Je dois lui dire que l'honorable ministre de l'agriculture fait actuellement publier une brochure allemande en Allemagne où elle circulera, et cette brochure servira à faire connaître notre pays à ceux des habitants de cet empire qui veulent émigrer.

L'honorable député de Portneuf faisait remarquer, tantôt, qu'il y aurait beaucoup à faire pour engager les Canadiens à rester dans le pays, en choisissant des territoires dans la province de Québec, dans le territoire du Saguenay, par exemple, afin de les engager à s'y fixer. A cela, je réponds que le gouvernement de Québec donne de grandes facilités sous ce rapport.

Il faut se rappeler que les deux gouvernements ont leurs attributions respectives et séparées. Les terres, dans la province de Québec, appartiennent au gouvernement local, et, par conséquent, nous ne pouvons pas intervenir. Le gouvernement de Québec est parfaitement disposé à encourager la colonisation de ces terres, mais si nos compatriotes ne veulent pas y rester, s'ils veulent s'en aller à l'étranger, nous ne pouvons pas les retenir malgré eux.

L'honorable député a donné, comme causes de l'émigration, le dégoût de la culture, le désir des jouissances, etc. Il aurait pu signaler une autre raison beaucoup plus forte que celles-là: l'apathie des gens riches, qui ont des capitaux, à les placer dans des manufactures, négligeant ainsi de profiter des avantages que leur présentent les magnifiques pouvoirs d'eau de cette province. On voit de ces manufactures s'établir ailleurs; mais, malheureusement, je dois dire que dans la région d'où vient l'honorable député et à laquelle j'appartiens moi-même, les capitalistes n'ont pas encore fait leur devoir; ils placent leurs fonds dans des banques à un taux d'intérêt de 6 ou 7 pour cent, de sorte que cet argent ne profite guère à la population. Que nos capitalistes fassent ce qu'ils ont fait à Montréal et ailleurs, et l'on verra des manufactures et des industries s'établir, et la population y trouvera de l'ouvrage. C'est déjà commencé ailleurs.

Il n'y a qu'un petit nombre de mois que la politique nationale a été adoptée. Il faut donner du temps à cette politique

pour produire tous les bons résultats qu'on doit en attendre. Je suis convaincu qu'à la prochaine session on verra des résultats beaucoup plus considérables que ceux dont nous sommes témoins aujourd'hui. Pour ma part, je me réjouis du surcroît de prospérité qui s'est manifesté dans le pays depuis la dernière session. Il n'y a pas de doute que la condition financière du Canada s'est bien améliorée, ainsi que sa condition industrielle. Il n'y a pas de doute qu'il y a actuellement dans le pays une demande bien plus considérable de main-d'œuvre qu'il n'y en avait il y a un an, et qu'un bien plus grand nombre d'ouvriers ont trouvé de l'emploi.

L'honorable député de Rimouski (monsieur Fiset) m'a posé une question tantôt. Il déplorait le départ d'un grand nombre de nos compatriotes pour les États-Unis, et il demandait : pourquoi ces gens-là s'en vont-ils aux États-Unis ? pourquoi ne restent-ils pas dans le pays, si cette politique nationale est si belle ? Je vais le lui dire : Ils s'en vont aux États-Unis, parce que la politique nationale est en opération dans ce pays depuis une période plus longue que la nôtre, et qu'elle a eu, par conséquent, le temps d'y produire des fruits beaucoup plus abondants. On y a établi de nombreuses manufactures et industries de toutes sortes, qui donnent de l'ouvrage à des centaines, des milliers d'ouvriers, et voilà pourquoi nos compatriotes s'en vont aux États-Unis. Donnez donc le temps à notre politique nationale de se développer, et vous verrez que bientôt, non-seulement nos compatriotes qui ont besoin d'ouvrage resteront dans le pays, mais ceux qui sont déjà aux États-Unis en reviendront pour demeurer en permanence parmi nous.

Il ne faut pas s'imaginer que nos compatriotes s'en vont de bon cœur chercher du travail aux États-Unis ; ils préfèrent cent fois mieux rester dans le pays. Un grand nombre d'entre eux qui ont de l'expérience des États-Unis voudraient revenir ici, mais ils n'ont pas les moyens de le faire. Ils sont là cloués par la nécessité. S'ils avaient mis à cultiver leurs terres au Canada la même énergie et le même travail qu'ils ont déployés aux États-Unis, et s'ils ne s'étaient pas laissés entraîner par le mirage qu'il y a là-bas, ils auraient été prospères aujourd'hui, ils auraient fait comme beaucoup d'autres

qui, au commencement, ont lutté contre l'adversité, mais finalement, à force de travail, se sont créés une aisance enviable et ont laissé à leurs enfants un riche patrimoine.

Pour que nos compatriotes comprennent qu'ils doivent rester dans le pays, il faut que nous leur montrions l'exemple. Il ne faut pas dénigrer notre pays ; il faut que nous fassions comprendre à nos compatriotes que, lorsqu'ils ont une maison dans le pays, il vaut mieux qu'ils y restent que d'aller à l'étranger. Mais si nous insinuons ou disons aux habitants qui, dans bien dans cas, ont peu d'éducation, que notre pays n'est pas bon, que nos institutions sont mauvaises, il faut s'attendre que ces gens-là prendront la direction qu'on leur donnera et s'en iront à l'étranger.

Je n'irai pas plus loin. Je voulais seulement faire comprendre aux honorables députés qui ont parlé à sujet que le gouvernement déplore toute émigration qui est une perte pour le pays, et qu'il a l'intention de faire tout ce qui dépend de lui pour empêcher cette émigration. Et en réponse à l'honorable député de Portneuf, je puis dire que le gouvernement ne savait pas avant ce soir qu'il y avait des affiches posées dans les chars de l'Intercolonial, attirant les émigrés vers les États-Unis. Le ministre des chemins de fer m'assure qu'il verra à ce que pareille chose n'arrive plus à l'avenir.

En réponse à M. HUNTINGTON,

M. POPE (Compton), dit que sir Alexander Galt devait prendre charge des affaires se rattachant à l'émigration de l'autre côté de l'Atlantique, sous la direction, cependant, du département d'Ottawa, et que M. Annand devait occuper encore une position.

M. HUNTINGTON : Quelle est la position de sir Alexander Galt vis-à-vis du gouvernement ? Exprime-t-il les vues du ministère ? Et tous deux sont-ils "deux cœurs avec une seule pensée ?" Le gouvernement est-il responsable de la déclaration de ce monsieur et surtout de ce qu'il a dit au dernier banquet de Montréal ? S'il en est ainsi, où allons-nous ? Sir Alexander Galt a proclamé, au banquet en question, que la construction du chemin de fer du Pacifique était au-dessus de nos forces sans le secours de l'Angleterre. Je voudrais savoir si le ministère compte

sur cette assistance, ou s'il a l'intention d'attendre qu'elle lui soit accordée.

Sir Alexander Galt a presque dit que nous pouvions, en vertu de l'Acte de la Confédération, conclure des traités avec des pays étrangers, indépendamment des autorités impériales, et sauf l'emploi de leur organisation diplomatique. C'est là une déclaration étonnante. On nous a dit que le pouvoir de faire des traités nous avait été conféré, et que la Grande-Bretagne n'en pouvait négocier aucun qui nous affectât sans notre consentement. Est-ce là l'avis du gouvernement ? Je suppose que si l'organisation diplomatique tout entière de l'empire était à notre disposition, nous pourrions alors, lorsqu'il nous plairait de faire un traité, nous servir de l'armée anglaise pour châtier ceux qui nous traiteraient mal ? Le gouvernement voudra-t-il donc renseigner la Chambre sur la nature de ses relations avec sir Alexander Galt. Je crois qu'il est important d'avoir une réponse à ces questions, et je donnerais à mon interpellation un avis de deux jours. Dans son discours, sir Alexander Galt, qui était entouré de deux ministres, nous a parlé d'un Zollverein qui nous ramènerait à l'ancien état de choses, c'est-à-dire que notre tarif serait réglé par l'empire. Est-ce là l'un des projets qu'est chargé de mettre à exécution ce haut commissaire ? Je ne désire pas embarrasser le gouvernement qui, du reste, le sera suffisamment par cette affaire elle-même ; mais j'ai un secret qu'il me faut confier au gouvernement. Ainsi, les conservateurs ont compris que sir Alexander Galt, délégué en Angleterre comme haut commissaire, était un homme dangereux par ses talents et qu'il fallait, à tout prix, l'éloigner du pays. Oui, sir Alexander Galt était un homme dangereux ; il était aussi un homme populaire, et aurait pu combattre victorieusement la politique nationale, s'il l'avait voulu. L'honorable ministre des finances devrait se lever pour dire les divergences d'opinion qui existent entre lui et l'honorable monsieur qui nous représente en Angleterre. Si lord Beaconsfield n'eut pas été battu, nous aurions pu avoir une réserve navale et toutes sortes de grandes choses en Canada ; mais bien que les puissants toriers soient tombés là-bas, et que les vulgaires radicaux aient pris leur place, cela ne doit pas empêcher les honorables messieurs de la droite de nous donner des explications.

M. LARUE : Je ne dois pas laisser passer cette circonstance sans relever les conclusions tirées par l'honorable ministre des travaux publics en ce qui concerne l'émigration des Canadiens-français aux Etats-Unis. Nous venons d'entendre l'un des ministres conservateurs reconnaître officiellement le fait qu'il est impossible d'empêcher les Canadiens-français d'émigrer aux Etats-Unis. J'avais plusieurs fois entendu déplorer le mal, mais c'est la première fois que j'entends un ministre déclarer qu'il n'y a aucun remède à porter à cet état de choses.

Nous savons tous que le parti conservateur, lors des élections générales, a prôné la protection comme le panacée de tous nos maux et comme devant surtout empêcher l'émigration des Canadiens-français aux Etats-Unis. Eh ! bien, l'honorable ministre vient de nous faire l'aveu que son grand remède a manqué et qu'il n'y a pas moyen d'empêcher l'émigration que nous déplorons tous.

L'honorable ministre et ses amis nous ont dit dans le temps et sur tous les *hustings* que l'émigration des Canadiens-français aux Etats-Unis allait cesser aussitôt que la protection serait mise en vigueur : voilà quatorze mois que la protection existe, et l'émigration est plus considérable aujourd'hui que jamais. Je remercie cet honorable ministre de nous avoir fourni un argument que nous pourrions faire valoir avec tant d'avantage dans la province de Québec, en nous disant au nom du gouvernement qu'il est impossible d'empêcher les Canadiens-français d'émigrer aux Etats-Unis. L'honorable ministre a déclaré, de plus, que le caractère des Canadiens-français les porte à ne pas vouloir rester dans le pays. J'ai trouvé cette remarque d'une telle importance que je ne puis pas m'empêcher de la relever, afin que le pays sache à quoi s'en tenir sur la situation.

Je suis heureux de constater qu'aujourd'hui il a été déclaré officiellement par l'honorable ministre des travaux publics qu'il est dans le caractère des Canadiens-français d'émigrer aux Etats-Unis. Lorsqu'il siégeait à la gauche sous le dernier gouvernement, il a déclaré plusieurs fois qu'il y avait des remèdes à apporter à cette grande maladie morale. Comment se fait-il qu'avec tout son talent et sa vaste expérience il n'ait pas encore trouvé ces remèdes ? Comment se fait-il que le

gouvernement conservateur, qui s'est élevé au pouvoir au moyen de la protection, n'ait pas pu trouver ce remède moral qui devait empêcher les Canadiens-français de s'expatrier ?

On nous disait, lors des élections générales : Attendez, attendez, nous avons trouvé la protection ; nous allons enrichir le pays ; nous allons apprendre aux cultivateurs le moyen de vivre en Canada sans aller aux États-Unis ; nous allons donner au père de famille l'occasion de placer ses enfants dans les manufactures ; nous lui donnerons l'argent nécessaire pour acheter dans les nouvelles paroisses des terres sur lesquelles il pourra établir ses enfants.

Aujourd'hui, que voyons-nous ? Nous avons eu l'expérience de la politique nationale. Et l'honorable ministre des travaux publics vient de nous dire officiellement que la politique nationale n'a pas encore eu le temps de produire ses effets ! Quand donc cette protection, cette merveilleuse politique nationale nous permettra-t-elle d'empêcher les Canadiens-français d'émigrer aux États-Unis ?

Il est probable qu'il nous faudra attendre de nouvelles élections générales. Eh ! bien, je suis persuadé que le seul remède à apporter à cet état de chose, sera d'infliger à nos amis conservateurs une défaite aussi sanglante que celle qu'ils nous ont fait subir lors des dernières élections générales.

Une bonne raison donnée par l'honorable ministre pour prouver à la Chambre qu'il est impossible d'empêcher l'émigration des Canadiens-français aux États-Unis est celle-ci : "Si nous donnons de l'argent aux Canadiens pour les aider à aller s'établir à Manitoba, nous devrions aussi donner aux habitants de Manitoba l'argent nécessaire pour s'en revenir dans la province de Québec."

J'ai trouvé que cette raison était très bonne, mais surtout très originale et très naïve. L'honorable ministre sait parfaitement bien que Manitoba est une province nouvelle et que l'émigration part des vieilles provinces et se dirige dans les nouvelles, et non pas des nouvelles pour se rendre dans les vieilles.

Je n'en dirai pas davantage ; je ne m'attendais pas, d'ailleurs, à parler sur cette question ; mais je n'ai pu m'empêcher de faire ces remarques, pour que les électeurs de Québec sachent à quoi s'en

tenir sur la politique actuelle du gouvernement, surtout en ce qui touche l'émigration, cette plaie incurable qui menace de dépeupler le Canada au profit des États-Unis.

M. LANDRY : L'honorable député de Bellechasse (M. LaRue) a parfaitement raison de dire qu'il habite les froides régions de l'opposition ; le discours qu'il vient de prononcer le prouve surabondamment, tant il porte le cachet du lieu qui l'a vu naître et de l'esprit qui lui a donné le jour. La Chambre, comme moi, se demande ce que peut vouloir l'honorable député et ce que veut dire cette singulière manière de raisonner et de répondre aux arguments de ses adversaires.

La méthode adoptée par mon honorable ami est des plus faciles, la recette en est simple et le plus faible des orateurs peut toujours l'utiliser. Il s'agit simplement de se lever, et, sans préparation aucune, sans connaître aucunement la question que l'on veut traiter, ouvrir la bouche et crier à tue-tête que son adversaire n'est pas sérieux, qu'il veut faire une mauvaise plaisanterie, qu'il est naïf dans ses prétentions, drôle dans ses idées, et si l'on a le talent de faire défilier pendant dix minutes des arguments de ce genre, on peut s'asseoir avec la naïveté de croire qu'on a victorieusement répondu à ses adversaires.

Mais alors la Chambre se réserve toujours le droit, comme dans le cas présent, de sourire de pitié à ces infructueux efforts. C'est le seul résultat qu'ait pu obtenir ce soir le discours que vient de prononcer l'honorable député de Bellechasse. Je n'ai pas l'intention de réfuter les arguments de l'honorable député, pour la bonne raison qu'il n'en a pas donné un seul et qu'il s'est simplement borné à parler pour ne rien dire. C'est l'opinion de cette Chambre et ce sera certainement celle du pays quand il prendra connaissance des singuliers arguments de mon honorable ami.

M. MACKENZIE : L'honorable monsieur peut-il me dire combien il devra dépenser de ce crédit pour favoriser l'émigration au Nord-Ouest ?

M. POPE (Compton) : Une grande partie de l'argent sera dépensé dans ce but.

L'item est adoptée.

58 Quarantaine..... \$33,256

X. PENSIONS.

59 John Bright, messenger, Chambre d'Assemblée.....	80
60 Nouvelles pensions pour les militaires.....	5,133
61 Montant probable à être requis pour les vétérans de 1812.....	30,000
62 Compensation donnée à ceux qui reçoivent des pensions au lieu de terres.....	6,500

Il est ordonné que la résolution soit adoptée.

La Chambre reprend ses délibérations.

(En Chambre.)

Les résolutions sont rapportées.

La Chambre s'ajourne à
une heure
moins dix minutes

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 13 avril 1880.

M. l'Orateur prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

BILLS DU GOUVERNEMENT.

TROISIÈME LECTURE.

Les bills suivants sont successivement lus la deuxième fois, examiné en comité, rapportés, lus la troisième fois et passés :

Bill (No. 81) à l'effet de confirmer l'achat fait par le Canada d'une partie du chemin de fer du Grand Tronc, ainsi que l'arrangement, conclu à ce sujet avec la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada. (*Sir Charles Tupper*).

Bill (No. 94) à l'effet d'opérer les réclamations finales du règlement des terres à Manitoba, par suite d'occupation, en vertu de l'Acte 33 Vict., chap. 3. (*Sir John A. Macdonald*).

SUBSIDES.

XI. MILICE.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité.)

63 Solde de la division militaire et des états-majors de district.....	\$23,000
64 Solde des majors de brigade.....	17,400

M. STRANGE : Le crédit affecté à la milice est insuffisant pour la mettre sur un pied efficace. La troupe entière languit depuis plusieurs années; non parce que nos jeunes gens manquent d'esprit martial, mais parce qu'il leur est impossible

d'y consacrer leur temps s'ils ne sont pas justement rémunérés ou si le gouvernement ne les encourage pas davantage. Depuis 1875, il n'y a pas eu de camp de brigade en Canada, et pour que le service fût effectif, il faudrait en avoir un tous les deux ans et même tous les ans dans chaque district, s'il était possible. L'ex-ministre de la milice a fait des changements pour le mieux; ainsi par exemple, la poudre que l'on importait autrefois d'Angleterre, nous est aujourd'hui fournie par les fabricants du Canada; elle est d'aussi bonne qualité que celle que nous envoyait le gouvernement impérial et coûte 5 ou 10 pour cent de moins. En outre, l'ex-ministre de la milice a proposé de convertir nos vieux canons en canons rayés. Ce serait là une grande réforme dans le service militaire. Il a également commencé à faire fabriquer des canons Palliser de sept pouces. Je crois que l'on en fabrique deux au Canada, où l'on pourrait manufacturer de même les bombes et autres projectiles. Les munitions, que nous avons aussi l'habitude d'importer d'Angleterre, sont également fabriquées en Canada. Je regrette beaucoup que l'on ne puisse augmenter le crédit destiné à la milice. Si ce crédit devait rester le même pendant plusieurs années, il faudrait réduire la troupe permanente, qui compte aujourd'hui 36,211 officiers et hommes, y compris 42 troupes de cavalerie, 18 compagnies d'artillerie, 4 troupes d'artillerie de place, 5 compagnies d'ingénieurs, 83 bataillons d'infanterie ainsi que 11 bataillons provisoires. Notre armée canadienne a deux buts à remplir : appaiser, en premier lieu, les troubles à l'intérieur, ce qu'elle a si admirablement fait par le passé, bien que j'espère que son intervention ne sera pas nécessaire de longtemps dans des cas semblables; cependant, vu l'étendue de notre territoire, et de notre position, cette armée doit être maintenue pour parer à toute éventualité. Rien n'est plus propre que les troupes de milices à réprimer les désordres qui peuvent surgir à l'intérieur. Leur présence seule, dans bien des cas, pourrait suffire à réprimer les agitateurs sans recourir aux armes.

En second lieu, la milice a pour but de protéger le pays contre les incursions du dehors. Elle pourrait à l'avenir, comme par le passé, tenir tête à l'ennemi, jusqu'à l'arrivée des troupes impériales. Je ne

crois pas que nous ayions rien à craindre des attaques de l'étranger; cependant, notre devise a toujours été : *Si vis pacem, para bellum*. Je pense que nous devrions maintenir un effectif suffisant pour atteindre ce double but. Comme le crédit n'est pas suffisant pour permettre l'exercice durant 12 jours, je crois que l'on devrait réduire la troupe. Je suis d'avis qu'un corps de 20,000 hommes bien disciplinés, suffirait pour réprimer tout désordre à l'intérieur, et repousser les invasions du dehors. Ce nombre nous donnerait 30 régiments d'infanterie composés de 10 compagnies chacun, soit un total de 14,500 officiers et soldats.

La division scientifique, les ingénieurs, la cavalerie et l'artillerie comprendraient le reste, c'est-à-dire, 5,500 hommes, ce qui, je pense, constituerait une troupe capable de répondre au but pour lequel elle est organisée. Les autres 16,000 hommes pourraient être placés dans le cadre de réserve. En faisant ces arrangements, les bataillons qui auraient maintenu leur nombre et leur efficacité devraient avoir la préférence et former partie de l'armée active; les autres seraient relégués dans la milice de réserve. On pourrait en outre réduire les états-majors de district, en se dispensant, par exemple, des majors de brigade dont les fonctions seraient remplies par les députés-adjudants généraux. De cette manière, l'on ferait une économie de \$17,400 sans porter atteinte à l'efficacité du service.

D'un autre côté, l'argent accordé pour les exercices est souvent gaspillé, c'est-à-dire qu'il tombe alors dans le gousset des capitaines et n'est pas distribué aux régiments. En réduisant la troupe à 20,000, l'on pourrait certainement diminuer ce crédit de 50 pour cent, ce qui représenterait une économie annuelle de \$20,000. On pourrait aussi réduire de 50 pour cent le crédit affecté aux munitions, et épargner ainsi \$12,500; réduire dans la même proportion le crédit affecté aux accoutrements, et économiser de la sorte \$25,000; on pourrait de même diminuer de 50 pour cent le crédit affecté aux dépôts militaires, et sauver \$20,000. Le crédit affecté aux arsenaux publics pourrait pareillement être réduit de 25 pour cent, ce qui constituerait une épargne de \$13,000, et aussi de 25 pour cent les dépenses contingentes, c'est-à-dire sauver

\$11,5000 : soit, en tout, une économie de \$119,400.

Je crois qu'il est par contre nécessaire d'augmenter le crédit affecté aux exercices militaires; ici le gouvernement devrait se montrer généreux. Le crédit actuellement est de \$175,000, et je suggérerais de le porter à \$250,000 par année.

Il serait possible alors d'établir des camps de brigade au bénéfice de l'armée entière, et l'on pourrait alors donner une piastre par jour aux soldats, et payant les officiers suivant leurs rangs. De cette manière, nous aurions une force sur laquelle le pays pourrait compter en toute circonstance. Si le crédit est accru de \$75,000, et que vous déduisez cette augmentation des \$119,400 que l'on pourrait épargner ailleurs, il nous reste une économie de \$44,400, tout en établissant dans le pays une bonne armée.

J'ai beaucoup entendu parler de l'état-major des quartiers généraux. Je dois dire que je ne suis pas en faveur de la réduction du personnel qui, je crois, est suffisant et suffisamment occupé. Il est possible qu'en réduisant les troupes de moitié, l'on pourrait se dispenser des services de quelques commis; mais je pense que le crédit consacré au département ne devrait pas être, en tous cas, beaucoup diminué. Je n'ai pas fait cette proposition dans un esprit hostile au gouvernement; mais j'ai senti qu'il était de mon devoir, comme milicien et membre de cette Chambre, de parler comme je l'ai fait. J'espère que les deux partis donneront à cette affaire leur plus sérieuse considération.

Je puis certifier qu'une somme considérable de l'argent, voté chaque année, est mal dépensée. En adoptant un plan comme celui que je propose, ou à peu près semblable, le crédit serait judicieusement dépensé, et l'on opérerait l'économie considérable que j'ai indiquée.

M. MASSON : Je remercie l'honorable monsieur de la manière flatteuse dont il a apprécié les efforts que j'ai faits dans le but de mettre sur un bon pied la milice du pays. J'ai essayé d'arriver à ce résultat sans encourir plus de dépenses que par le passé.

Ce qu'a dit l'honorable monsieur de la condition actuelle de la troupe m'a un peu surpris, car j'étais d'avis qu'elle était sur un meilleur pied que durant les dernières années, et s'il fallait en juger par le régime dont l'honorable monsieur lui-même

est un officier distingué—les Queen's Own de Toronto—it faudrait bien avouer que la milice ne s'affaiblit pas. La condition de la troupe, je l'admets, dépend plus de la générosité des officiers et des soldats, que de l'argent voté par le gouvernement; car les fonds dont dispose le pays à l'heure actuelle sont nécessairement limités, et il faut, conséquemment, n'affecter à la milice que le crédit nécessaire à son efficacité. Il est bien facile de dire que la troupe devrait être réduite, mais il est plus difficile d'exécuter la chose. Il faudrait, dans ce cas, établir des distinctions entre les différents corps.

J'ai entendu dire par certaines gens que nous ne devrions garder que les corps des villes et supprimer ceux de la campagne, ce qui serait, à mon avis, une grave erreur. La troupe, telle qu'elle existe aujourd'hui, ne coûte pas trop pour les services qu'elle rend au pays. Je suis bien que les corps des villes sont l'orgueil du Canada par leur activité et leur bonne tenue; mais il ne faut pas oublier, d'autre part, que la solidité de la milice volontaire dépend surtout des corps de la campagne.

Le pays ne regrette pas la somme qu'il dépense pour les volontaires, et le ministre de la milice serait embarrassé de faire des réductions. Je suis convaincu que les volontaires et la population en général sont satisfaits de la condition actuelle de la milice.

L'honorable monsieur a parlé des états-majors des districts; mais ce que l'on en peut dire s'applique également à la troupe entière. On ne voit bien l'utilité de l'état-major, que lorsque ses services sont requis; je le répète cependant, tous les arguments que l'on pourrait invoquer contre l'état-major, pourraient être invoqués contre la milice. Lorsque les volontaires sont appelés quelque part, le public comprend mieux alors qu'il est préférable de les bien payer, et si les troupes devaient être appelées pour réprimer une émeute dans quelque une de nos grandes villes, on oublierait bientôt le crédit affecté à nos milices.

L'an dernier, le gouvernement a réduit l'état-major, à ma recommandation, et nous avons diminué le crédit de \$6,000, ce qui était autant, je pense, que nous pouvions faire.

L'honorable monsieur a payé un juste tribut d'éloges à l'état-major des quartiers

généraux. J'approuve ce qu'il a dit et je saisis l'occasion de reconnaître la grande habileté ainsi que la bonté et la courtoisie de l'officier qui a agi pendant plusieurs années comme adjudant-général de la milice.

M. BUNSTER: C'est là une importante question. La côte du Pacifique a une étendue considérable, et ses moyens de défense sont insuffisants. Je crois donc que l'honorable ministre de la milice doit donner à ce sujet toute la considération qu'il mérite.

M. DOMVILLE: J'ai été peiné d'entendre l'honorable député de York-Nord parler comme il l'a fait de notre milice. Lorsqu'il a proposé de réduire le nombre des majors de brigade, je me suis demandé ce que nous ferions dans le cas où il surgirait quelques troubles. Il serait malheureux de réduire le nombre de ces officiers aussi capables que nécessaires. Je ne pense pas que le montant affecté aux exercices soit excessif, et je ne suis certainement pas d'avis qu'il soit trop dépensé pour les accoutrements. Si l'on devait réduire la milice, il faudrait supprimer, non pas les corps ruraux, mais ceux de la ville qui ont un caractère moins permanent.

M. BOULTBEE: On est sous l'impression dans ce pays que pour rendre la milice efficace, il faut s'occuper surtout de maintenir les différents corps. Si l'on doit opérer quelque réduction, que ce soit dans les dépenses de l'état-major, dont le personnel est trop nombreux en certains endroits.

M. WILLIAMS: Je suis si peu d'accord avec l'honorable député de York-Nord, que je dois répondre à ses observations. Si j'ai bien compris, l'honorable monsieur essaie de réduire la troupe au point de vue numérique, ce qui, selon moi, serait fort préjudiciable aux intérêts du pays. Le parti, dont la politique anti-coloniale est si bien connue, doit reprendre les rênes du pouvoir en Angleterre, et il est bien probable que si nous réduisions la troupe militaire de ce pays, l'on penserait là-bas que nous ne voulons plus payer notre part pour la défense de l'empire, et cela tendrait évidemment à affaiblir des liens qui nous sont si chers. La réduction de la milice amènerait celle des corps des districts ruraux.

J'ai toute confiance dans les Queen's

Own, corps dont l'honorable député est l'un des membres distingués et qui ferait honneur à n'importe quelle armée régulière du monde. Il est clair que l'honorable député ne voudrait pas que ce corps dût souffrir de la réduction de la milice. Nous savons que, règle générale, les corps de la campagne ne savent pas s'habiller avec la distinction qui caractérise ceux des villes ; mais les volontaires de la campagne pourraient soutenir avantageusement la comparaison avec ceux que l'honorable député loue si hautement, lorsqu'il s'agit de faire preuve de courage et d'énergie. Je ne suivrai pas l'honorable monsieur dans tous les détails, bien que plusieurs de ses recommandations, si elles étaient adoptées, seraient préjudiciables au public. Il ne faut pas perdre de vue, cependant, que les dépôts renfermant des armes, accoutrements, etc., disséminés par tout le pays, devraient être souvent examinés, sous peine d'infliger de lourdes pertes au pays. Ce serait donc une fausse économie que de réduire le personnel des officiers.

M. KIRKPATRICK : Pas un vote n'est plus important que celui-ci. Il s'agit de dépenses faites dans tout le pays et que le peuple comprend parfaitement.

M. MACKENZIE : Sauf les dépenses de Wimbledon.

M. KIRKPATRICK : Ces dépenses, bien que faites ailleurs, produisent de bons résultats et popularisent le Canada à l'étranger. L'honorable député d'Huron-Centre (sir Richard J. Cartwright) a fait ses débuts dans la carrière militaire, mais je n'ai jamais entendu dire qu'il soit allé bien loin. Il est inutile de réduire l'état-major et il vaut mieux exercer la troupe même une fois tous les trois ans que de la laisser se désorganiser, car on pourrait au moins la réunir en cas de besoin. Je pense que le projet de déplacer les états-majors de district tous les cinq ans, est bon. A mon avis, il suffirait d'une école d'artillerie, qui devrait être fixée à Québec ; s'il est besoin d'une autre école, que ce soit pour la cavalerie et l'infanterie. On s'occupe beaucoup trop de l'artillerie, et pas assez de la cavalerie. Les artilleurs ont \$1.00 par jour et le fourrage pour leurs chevaux, tandis que les cavaliers ne reçoivent que 75 centins par jour et doivent nourrir leurs chevaux ; cependant,

M. WILLIAMS.

les artilleurs n'ont pas plus à faire que les cavaliers.

M. WRIGHT : Ce qu'on a dit des bataillons de la campagne est très injuste. J'ai trois compagnies composées probablement des plus beaux soldats du monde, et je pense que tous les députés de la Chambre le reconnaîtront. J'éprouve le plus grand plaisir à les voir s'exercer ; et je puis déclarer de la manière la plus positive qu'il ne dépensent pas leur argent à l'auberge, mais qu'ils appartiennent au groupe du grand parti conservateur qui représentent les Tilley et les Tupper.

Mon honorable ami, lorsqu'il est allé à Wimbledon, a fait connaître l'organisation militaire canadienne. J'ai à me plaindre du département qui n'a pas autorisé la formation d'une compagnie qui voulait s'organiser dans mon comté où trois compagnies existent déjà, parmi lesquelles deux hommes ont été choisis cette année pour le concours de Wimbledon. Je crois que cette question devrait être traitée sérieusement, et j'espère que l'on accueillera avec faveur la demande d'établir un régiment dans mon comté.

M. MASSON : Toute compagnie, organisée dans ce district, serait acceptable ; mais le district No. 5 a déjà 1,500 hommes, ce qui est plus que sa proportion. Il était question de réduire les corps des villes, ceux de la campagne étant supposés être meilleurs.

M. THOMPSON (Haldimand) : L'argent destiné aux exercices militaires est presque gaspillé. Les bataillons n'ont réellement que quatre jours d'exercices : ils arrivent le lundi et partent le samedi ; or, comme on ne fait rien ou à peu près ces deux jours-là, il n'en reste plus que quatre : en somme tout cela est une farce. J'approuve l'idée d'exercer les volontaires aux quartiers généraux. Dans les villes les corps sont commandés par des officiers riches ; mais ils ne sont pas, à cette exception près, aussi bons que les corps de la campagne sur lesquels compte le pays à l'heure du danger. On sait ce qui est arrivé déjà, et personne n'a oublié la malheureuse affaire de Ridgeway où les bataillons des villes furent les premiers à reculer.

M. HUNTINGTON : Je suis bien aise de voir que l'on ne doit pas supprimer la milice rurale. Les paroles de l'honorable ministre seront bien accueillies des volontaires de ce pays.

M. STRANGE : Je n'étais pas à Ridgeway, mais d'après ce que j'en ai su, l'existence précieuse de plusieurs personnes fut sauvée et les bataillons des villes marchèrent bravement de l'avant.

En réponse à M. DESJARDINS,

M. MASSON dit : Avant de quitter le département de la milice, j'ai donné instruction, vù que le district No. 6 et le district français de Montréal n'avaient pas un nombre de volontaires proportionné à celui des autres districts, de permettre l'organisation de nouvelles compagnies jusqu'à concurrence de 700 hommes. Je sais que trois ou quatre compagnies se sont constituées avant que je quittasse le département. J'ignore ce qui s'est fait depuis, mais je me renseignerai auprès de l'honorable ministre de la milice, et je donnerai à l'honorable membre les explications nécessaires lorsque la Chambre sanctionnera le crédit.

L'item est adopté.

65	Allocations pour l'instruction militaire..	4,00 000
66	(Munitions	25,000 00
	(Uniformes.....	50,000 00
	(Matériel.....	40,000 00
		115,000 00

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT :

J'ai à exposer un léger grief, sur lequel je désirerais attirer l'attention de l'honorable ministre de la milice. L'automne dernier un certain nombre de carabines Snider ont été importées pour l'association de tir du 33^{me} bataillon, et elles ont été soumises à un droit de douane de \$30. Il me semble que dans ces dernières années il était d'usage d'admettre en franchise les armes ayant une semblable destination.

M. MASSON : Je crois que dans le cas que cite l'honorable député, les carabines ont été importées par des membres de l'association individuellement.

M. MACKENZIE : J'ai lu dans un journal que le gouvernement devait donner des uniformes à un corps d'écoliers qui forment une association de tir dans une ville de l'Ouest.

M. MASSON : Cette nouvelle n'est pas exacte ; toutes les associations de tir doivent se procurer des uniformes à leurs propres frais. Le gouvernement a acheté des effets d'habillements pour la milice, de qualité inférieure et à meilleur marché que ceux qu'il faisait venir autrefois de l'étranger. Il est tenu compte d'un droit de 17½ pour cent.

M. MACKENZIE : Ne serait-il pas possible de faire fabriquer les uniformes dans les pénitenciers ?

M. MASSON : J'ai su qu'on n'avait jamais fait cet essai.

M. MACKENZIE : L'essai a été tenté, et il n'y a rien qui puisse s'opposer à ce que ces vêtements soient fabriqués dans les prisons ; on procurera ainsi aux détenus un travail utile et convenable.

M. MASSON : Le gouvernement s'est engagé dans la bonne voie et, il verra s'il ne serait pas meilleur marché de faire fabriquer les uniformes dans les prisons. Il avait été décidé que les capotes devaient être livrées dans les dépôts, entièrement terminées, comme celles qu'on recevait de l'Angleterre. Les ministres ont pensé qu'il était préférable d'adopter ce système que d'acheter le drap et de faire ensuite confectionner les uniformes, comme la chose était pratiquée une fois il y quelques années.

En réponse à SIR RICHARD J. CARTWRIGHT,

M. MASSON dit que les capotes étaient sensées durer cinq ans, mais que celles qui ont été confectionnées ici cette année étant de qualité bien supérieure, feraient sans doute un plus long service.

M. CARON dit qu'il ne partage pas les vues de l'honorable député de Lambton, qui voudrait utiliser le travail des détenus pour la confection des vêtements militaires. Il pense que ce travail ne doit pas être ainsi mis en concurrence avec celui des honnêtes artisans.

M. MACKENZIE demande à quel travail l'honorable député voudrait employer les détenus.

M. CARON : A casser de la pierre, à faire des routes.

M. MACKENZIE : Ce serait faire concurrence à une classe encore plus pauvre que celle des tailleurs, c'est-à-dire aux malheureux qui cassent de la pierre et entretiennent les chemins, qui ont sans doute droit à autant de protection que les ouvriers qui se trouvent au-dessus d'eux.

M. CARON : Il existe une différence entre les deux genres de travail. En Angleterre où on a sérieusement étudié la question du travail des prisons, les détenus sont employés à casser de la pierre ou à faire de l'étaupe. Je ne voudrais pas qu'ils fissent concurrence à nos artisans, pour lesquels nous n'avons pas actuellement assez de travail avant eux,

et pour lesquels nous nous efforçons d'en créer de nouveau. En un mot je préférerais voir les détenus désœuvrés que d'honnêtes pères de famille sans travail. Nous faisons tous nos efforts pour établir de nouvelles manufactures, et il serait tout à fait contraire à cette politique de permettre aux détenus de fabriquer les fournitures requises par l'État, et d'empêcher ainsi le développement et l'encouragement du travail libre.

En réponse à SIR RICHARD CARTWRIGHT,

M. MASSON dit qu'on n'avait pas demandé de soumissions pour la fourniture des uniformes, mais que le gouvernement avait pris des renseignements auprès des fabricants de Montréal et d'ailleurs. Le prix moyen d'un uniforme composé de la tunique, du pantalon et du bonnet de police sera d'environ \$7.

En réponse à M. GAULT,

M. MASSON : On a demandé des informations à différentes maisons de Montréal au sujet des uniformes ; elles ne peuvent pour le moment, se procurer le drap à un prix même approchant celui que nous l'avons payé. Je n'aimerais pas à citer des noms, mais nous prendrions des mesures pour nous assurer des faits.

En réponse à SIR RICHARD J. CARTWRIGHT,

M. MASSON : Nous avons décidé d'acheter notre poudre au Canada, et c'est ce que nous avons fait cette année. Nous avons acheté 20,000 ou 25,000 livres de la compagnie de la poudrière Hamilton, dans la province de Québec. La poudre a été soumise à une épreuve sévère, qu'elle a supportée avec succès, et je sais de bonne source qu'elle nous convient tout aussi bien que n'importe quelle autre poudre ; de plus, à cause du fret et principalement de l'assurance qui est très élevée, elle nous revient à 4 ou 5 centins meilleur marché que celle que nous achetions en Angleterre. Je crois que nous payons 16½ centins la livre la poudre de la compagnie Hamilton, tandis que la poudre achetée en Angleterre nous revenait ici à 19 centins. Quant à la question des munitions pour armes de petit calibre, je dois dire que le crédit voté l'an dernier n'a pas été entièrement épuisé.

Le gouvernement a jugé à propos d'employer une partie de ce crédit et de celui de cette année, à acheter en Angleterre

M. CARON.

les machines nécessaires pour fabriquer ici les cartouches pour nos armes de petit calibre. J'ai recommandé que cette manufacture fût établie à Québec et confiée à la surveillance de la batterie B, car j'ai pensé qu'en employant le personnel de ce corps et en profitant du travail à bon marché des soldats lorsque leurs services nous seront nécessaires, elle pourrait être conduite avec plus d'économie.

Les machines, livrées au Canada, coûteront environ \$35,000. Grâce à cet arrangement, nous serons en mesure de fabriquer à Québec nos cartouches pour armes de petit calibre. Nous avons l'intention de placer aux casernes d'artillerie de Québec les machines pour la fabrication des enveloppes de cartouches et des balles ; mais à cause des dangers d'explosion, nous avons décidé que les cartouches subiraient les derniers procédés de fabrication en dehors des murs. Nous avons pensé qu'il serait préférable d'établir la manufacture à Québec, parce que nous avons à notre disposition un local convenable et que les frais seront moins élevés que partout ailleurs.

Le gouvernement a jugé convenable d'envoyer un officier à Woolwich, Angleterre, pour étudier la fabrication des cartouches. A son retour il dirigera la manufacture de Québec. Il s'occupera aussi de l'achat des machines. Notre réserve est aujourd'hui d'environ sept millions de cartouches ; mais nous la réduirons à cinq millions, car, lorsque nous aurons une machine, il ne sera pas nécessaire d'amasser une quantité aussi considérable de munitions. Quant à l'emploi de la cartouche Boxer, nous avons envoyé en Angleterre un officier qui fera des études sur la question. Le gouvernement décidera, d'après ses avis, le genre de cartouches qui doit être employé dans ce pays.

M. CARON : Je profite de cette occasion pour féliciter le gouvernement d'avoir songé à établir une manufacture de cartouches en Canada. Chacun doit être frappé de son importance, principalement dans le cas où nous aurions à nous protéger contre un ennemi étranger. C'est certainement une mesure de haute prudence que de fabriquer nos cartouches en ce pays. Quant au choix de son emplacement, je dois dire que Québec la verrait établir avec répugnance dans les anciennes casernes de l'artillerie. Tous les Québec-

quois se rappellent la dernière explosion qui a eu lieu il y a quelques années avant le départ des troupes de Québec; elle s'est produite dans les mêmes casernes où le gouvernement se propose d'établir cette manufacture. Je considère que dans l'intérêt de la sûreté de la ville elle devrait être transportée en dehors des murs, comme on l'a fait du reste après l'explosion dont j'ai parlé. Il y a grand nombre de lots, en dehors des limites, où l'on pourrait établir les ateliers sans mettre en danger la sécurité de la ville.

M. MASSON: Le gouvernement a l'intention de ne faire fabriquer que les enveloppes de cartouches dans les casernes de l'artillerie. Les enveloppes et les balles seront transportées en dehors des murs où la fabrication des cartouches se terminera sans danger pour la ville.

M. CARON: C'est on ne peut plus satisfaisant. Je voulais simplement obtenir du gouvernement une déclaration établissant d'une façon positive que la sûreté de la ville ne serait pas mise en danger par la fabrique en question.

M. MASSON: Je pense que dans l'espace d'un mois ou deux nous pourrions fabriquer la quantité de cartouches que la milice emploie en un an, dans les circonstances ordinaires.

M. JONES: Il y a toujours plus ou moins de changement dans les armes et les munitions dont un pays fait usage: c'est une chose qu'il faut prendre en considération. Si nous avons l'intention de changer ou nos armes ou nos munitions, ce serait donc faire une dépense inutile que d'acheter une machine qui ne serait d'aucune utilité si nos munitions étaient changées. Je pense que c'est se livrer à une dépense extravagante que de donner \$30,000 pour une machine. Je redoute aussi que les frais de la fonderie de canons soient plus considérables que le gouvernement l'a calculé. Je suis heureux de voir que nous pourrions trouver dans notre pays, en cas de nécessité, des armes et des munitions; mais je crains que si nous faisons cette innovation sans avoir mûrement réfléchi, nous nous laissions entraîner dans des dépenses considérables.

M. MASSON: Les cartouches dont on se sert et qui sont généralement fabriquées en Angleterre, sont les cartouches Martini-Henry. Nous aurons une machine destinée spécialement à la fabrica-

tion de la cartouche Snider, mais les changements qu'il faut lui faire pour la fabrication de n'importe quelle cartouche sont peu considérables et peuvent s'opérer sans grande dépense. La manufacture de ces cartouches a été confiée à une de nos batteries enrôlées, afin d'éviter toute dépense extraordinaire.

L'item est adopté.

67 Arsenaux publics et soin des armes, y compris les salaires des chefs de matériel, conservateurs et gardiens, et le loyer, le chauffage et l'éclairage de ces arsenaux.....	52,000 00
68 Solde pour exercices et toutes les autres dépenses se rattachant à l'instruction militaire des volontaires.....	175,000 00
69 Dépenses contingentes et service général auxquels il n'est pas autrement pourvu, y compris l'aide aux associations d'artillerie et de carabiniers et aux musiques de corps régulièrement organisés.....	46,000 00
70 Salles d'exercices et champs de tir.....	10,000 00

M. DESJARDINS: Le gouvernement a-t-il conclu quelques arrangements avec la corporation de Montréal, au sujet de la salle d'exercices militaires?

M. MASSON: Jusqu'à présent aucun arrangement n'a été conclu. Le conseil m'a demandé il y a quelque temps une entrevue et je lui ai dit que le gouvernement serait disposé à demander un crédit au parlement, pour aider la ville à recouvrir et réparer la salle d'exercices, pourvu que les plans des réparations soient soumis à l'approbation du gouvernement; je regrette de n'avoir reçu encore aucun avis des intentions de la corporation de cette ville.

L'item est adopté.

Dépenses extraordinaires.

71 Soin et entretien des propriétés cédées par le gouvernement impérial, y compris les loyers.....	\$8,000 00
72 Collège royal militaire.....	59,000 00

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT: Je sais par la *Gazette* que le gouvernement se propose d'augmenter de \$100 par année la pension des élèves qui entreront au collège militaire. D'un côté, je n'ai rien à dire contre cette proposition: la somme demandée est minime, si on la considère comme compensation de l'éducation donnée dans cette institution; mais je crains que cette augmentation n'ait pour

effet d'empêcher les fils de nos cultivateurs qui sont dans la médiocrité de concourir avec des jeunes gens dont les familles sont favorisées de la fortune. Je suggérerais de créer, au moyen du bonnus actuel, huit ou dix bourses pour les élèves pauvres.

M. MASSON : Ces élèves n'ont aucune obligation à l'Etat, comme dans la plupart des écoles militaires des autres parties du monde, et le gouvernement pense qu'au moyen de cette augmentation — qu'il considère comme juste et raisonnable — il sera en mesure de réduire les dépenses du pays de \$10,000 environ par année, ce qui mérite une sérieuse considération.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Si je suis bien informé, vingt-quatre de ces élèves sortiront cette année. Le gouvernement anglais leur offre quatre commissions, mais comment seront-elles distribuées ? Il est très important de savoir ce que le gouvernement se propose de faire pour un nombre raisonnable des vingt autres élèves ; leur accordera-t-il des places dans quelque département du service civil où on pourra utiliser leurs connaissances spéciales ?

M. MASSON : La question est de haute importance ; elle a été l'objet, depuis quelque temps, de l'attention du gouvernement qui considère qu'il est de son devoir de prendre une détermination.

M. MACKENZIE : Pour mon compte personnel, je suis convaincu que dans l'intérêt de l'efficacité de l'armée volontaire, nous devons garder ces jeunes gens dans le pays, et les employer autant que possible au service public. Dans le département des travaux publics, on peut les charger des travaux topographiques, levées de plan, et autres opérations nécessaires à l'établissement des chemins de fer ; on leur a enseigné à fond au collège ces différentes branches des mathématiques. Je n'irai pas jusqu'à dire que cette mesure doit être prise, mais je pense sincèrement que quelque chose devrait être fait dans ce sens, et je suis très heureux d'apprendre que le gouvernement a pris la question en considération.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Je ne voudrais pas qu'il soit admis que tout élève du collège ait droit à une place ; je tiendrais seulement à ce que le gouvernement s'occupât d'un certain nombre d'entre eux. Les autres ne perdront rien,

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT.

il leur restera le bénéfice d'une instruction solide.

M. MASSON : Le gouvernement donnera à cette question, comme à toutes celles qui lui sont soumises, l'attention convenable.

M. BLAKE : Il est de la plus haute importance de garder au pays les jeunes gens qui ont été élevés à si grands frais dans cette institution. Nous pouvons utiliser autrement les talents des élèves les plus capables qu'en les envoyant à l'armée anglaise.

Les quatre commissions offertes au Canada ne constituent pas un grand avantage, en ce sens qu'elles nous enlèvent des jeunes gens dont l'instruction a coûté des sommes considérables au pays. Je pense, toutefois, qu'un petit nombre d'entre les élèves profiteront de ce soi-disant avantage d'autant plus qu'il me semble que toute personne acceptant une commission dans l'armée anglaise est tenue de justifier d'un revenu de \$1,200 à \$1,500 par année pour soutenir son rang. Il ne serait nullement avantageux de faire une dépense aussi considérable pour l'éducation de ces jeunes gens, s'il devait aller prendre du service dans un autre pays, en l'Angleterre ou à l'étranger. Il serait désirable, toutefois, qu'après avoir perfectionné leur éducation dans cette institution, on utilisât leurs travaux dans le service civil.

M. MASSON : L'honorable député de Durham-Ouest, (M. Blake) n'apprécie pas à sa juste valeur l'acte impérial qui accorde au Canada quatre commissions dans l'armée anglaise. La majorité du pays considère, cependant, que c'est un grand avantage pour des jeunes gens que l'être à même de pouvoir compléter leur éducation au service de l'armée anglaise. Toutefois, si nous pouvions offrir aux élèves sortant de l'école une protection plus avantageuse, ils resteraient certainement en Canada. Si la presse est l'écho de l'opinion publique, les idées exprimées par l'honorable député de Durham-Ouest ne sont certainement pas conformes à celles de la majorité de la population.

M. BLAKE : Je sais parfaitement que mes opinions diffèrent de celles de quelques journaux, mais rien de ce qui a été dit n'a pu ébranler mes convictions.

M. KIRKPATRICK : Il me semble que l'honorable député de Durham-Ouest, (M. Blake) ne sait pas apprécier la faveur

que nous accorde le gouvernement impérial. Les avantages qu'en retireront les jeunes gens sont immenses, et ils profiteront non-seulement à eux, mais encore au Canada. Ils pourront ainsi perfectionner leur éducation, et, en cas d'urgence, ils seront les premiers à revenir au Canada pour nous donner leurs services.

En réponse M. KIRKPATRICK,

M. MASSON : Dit que le collège devrait être agrandi afin de donner plus de commodités aux élèves et aux officiers.

M. LANGEVIN : Le gouvernement n'a pas l'intention de construire un édifice séparé, mais d'agrandir seulement celui qui existe.

L'item est adopté.

73 Ecoles militaires, instruction militaire dans les collèges... \$14,000 00

En réponse à M. MACKENZIE,

M. MASSON dit que ce crédit est demandé pour familiariser les élèves avec l'usage des armes, leur apprendre les manœuvres et développer en eux l'esprit militaire. Il est entièrement indépendant de celui qui a été affecté au collège militaire par le vote précédent.

L'item est adopté.

74 Solde, entretien et équipement des batteries d'artillerie de place "A" et "B," et des écoles d'artillerie à Kingston et à Québec \$115,000 00

75 Solde et entretien d'une garde à Rideau Hall..... 5,000 00

En réponse à M. MACKENZIE,

M. MASSON dit que la garde de Rideau Hall est une garde de sergents, prise à tour de rôle dans le régiment. Elle se compose d'un sergent, d'un caporal et de six soldats. La totalité de la somme demandée ne sera certainement pas dépensée.

L'item est adopté.

XIV. TRAVAUX ET EDIFICES PUBLICS— IMPUTABLES SUR LE CAPITAL.

Edifices Publics, Ottawa.

104 Edifice de l'est (ministères), construction de voûtes de sûreté..... \$8,000 00

En réponse à M. MACKENZIE,

M. LANGEVIN dit que ces voûtes seraient affectées à l'usage des départements, afin de mettre à l'abri du feu les billets et autres valeurs. Celles qui existent actuellement ne sont pas sûres.

L'item est adopté.

105. Edifice de l'ouest (ministères), installation des bureaux du service des lettres mortes dans le sous-bassement du département des postes..... \$2,400 00

Télégraphes.

106 Télégraphes terrestres et câbles sous-marins :—service des côtes et des îles du bas du fleuve et du golfe Saint-Laurent, etc., etc 200,000 00

M. MACKENZIE : L'honorable ministre a promis de faire quelques changements dans les lignes télégraphiques appartenant au Canada. J'ai su qu'un monsieur Gisborne a été nommé surintendant des télégraphes, et je voudrais savoir s'il est administrateur expérimenté et opérateur habile, le lieu où se trouve son bureau principal, et s'il ne doit pas aller prochainement en Angleterre pour y faire l'achat d'un câble ?

M. LANGEVIN : Monsieur Gisborne est un bon opérateur de télégraphe et un excellent administrateur ; il a fait pendant plusieurs années des études spéciales sur le système des télégraphes. Monsieur Gisborne a été nommé surintendant des lignes télégraphiques, et son bureau principal est à Ottawa. Je n'ai pas entendu dire que quelqu'un doive être envoyé en Angleterre pour acheter un câble ; c'est la première fois que j'entends parler de cet achat. Avant de faire l'acquisition d'un câble, il faudrait un vote de la Chambre et alors il ne serait aucunement nécessaire d'envoyer quelqu'un de ce côté-ci de l'Atlantique pour s'occuper de l'achat. On doit se rappeler que, l'an dernier, le parlement a voté un crédit annuel de \$15,000 pour une période de trente ans ou plus, dans le but d'établir un réseau télégraphique dans les provinces maritimes. L'honorable ministre des chemins de fer a demandé des soumissions pour la pose des câbles, mais les soumissionnaires ne se sont pas engagés à les faire fonctionner après la pose. Après mûre considération, le gouvernement a pensé qu'il serait plus pratique d'obtenir le vote d'un capital de \$200,000, pour l'achat et la pose du câble, de sorte que le prix représentera seulement l'intérêt de \$200,000, qui ne se montera qu'à \$9,000 ou \$10,000 par année, soit \$5,000 ou \$6,000 de moins que le crédit de \$15,000 voté l'an dernier ; et ce surplus de \$5,000 ou \$6,000 sera plus que suffisant pour faire fonctionner

les lignes. Bien entendu l'acte de la dernière session accordant un crédit annuel ne sera pas abrogé.

L'item est adopté.

XV. TRAVAUX ET ÉDIFICES—IMPUTABLES SUR LE REVENU.

Édifices Publics.

107 Ontario..... \$71,542.00

M. HESSON : Il me semble que le gouvernement devrait profiter immédiatement de la proposition de la ville de Stratford qui offre un emplacement valant \$7,000 pour la construction d'un bureau de poste. Il serait à désirer que les travaux fussent commencés immédiatement; mais si la chose n'est pas possible on devrait au moins poser les fondations ou prendre quelque mesure pour s'assurer du terrain, que la ville pourrait consacrer à un autre objet si le gouvernement ne manifestait pas ses intentions. Stratford a tous les droits possibles à un nouveau bureau de poste.

M. LANGEVIN : Ce que l'honorable député aurait de mieux à faire serait de soumettre la question à la considération du directeur-général des postes.

M. MACKENZIE : Sera-t-il proposé un crédit pour payer la balance due sur l'achat du terrain sur lequel est construit le bureau de poste d'Ottawa ?

M. LANGEVIN : La somme payée en premier lieu par le gouvernement pour le terrain sur lequel est construit le bureau de poste, servira de base au prix des vingt-cinq pieds achetés de la succession Egan.

L'item est adopté.

108 Québec..... \$153,500

En réponse à sir RICHARD CARTWRIGHT, **M. LANGEVIN :** L'item de \$5,000, pour le prolongement de la terrasse Durham est indépendant du crédit de \$15,000 déjà voté, qui n'a pas été suffisant pour terminer les travaux. On a demandé une somme de \$35,000 pour consolider le rocher qui se trouve au-dessous de la citadelle, afin qu'il ne tombe pas sur les maisons qu'il domine. Si l'on ne prend pas des précautions immédiates, la chute du rocher entraînera celle des murs de la citadelle. Afin de consolider le roc en contre bas, il sera nécessaire d'acheter quelques maisons qu'il domine. Ces travaux, une fois terminés, résisteront pendant une centaine d'années.

M. LANGEVIN.

M. DESJARDINS : Le gouvernement a-t-il demandé un crédit pour acheter des terres sur lesquelles on pourrait employer les détenus du pénitencier de Saint-Vincent de Paul aux travaux agricoles ?

M. LANGEVIN : Le gouvernement n'a pas cru devoir demander cette année au parlement un crédit dans ce but.

L'item est adopté.

109 Nouveau-Brunswick..... \$151,500

M. ANGLIN : Puisqu'il a été jugé nécessaire d'acheter un emplacement pour les bureaux de poste et de douane de Woodstock, pourquoi le gouvernement ne fait-il pas commencer immédiatement les travaux de construction ?

M. LANGEVIN : Nous avons choisi un terrain; les travaux seront commencés l'année prochaine.

M. MACKENZIE : L'honorable ministre des travaux publics voudra-t-il nous dire pourquoi il a été jugé nécessaire de construire un édifice dans cette petite ville? Je connais vingt ou trente villes plus importantes, qui donnent des revenus plus considérables, dont le gouvernement aurait dû s'occuper auparavant.

M. LANGEVIN : Dans le cas actuel, comme nous l'avons fait déjà, nous désirons concentrer dans un seul édifice les affaires du gouvernement. Quand les bureaux sont dispersés dans les différentes parties de la ville, le public a à souffrir de graves inconvénients qui disparaissent lorsqu'ils sont réunis. Les affaires seront donc ainsi tellement simplifiées, qu'il sera possible de diminuer le nombre des employés.

L'item est adopté.

110. Nouvelle-Ecosse..... \$ 5,500
111. Ile du Prince-Edouard..... 4,000
112. Manitoba..... 9,000
113. Territoires du Nord-Ouest..... 15,000
114. Colombie britannique..... 22,000

M. BUNSTER : Je tiendrais à attirer l'attention sur les réclamations de Nanaimo, qui demande des bureaux de poste et de douane. Cette ville produit des revenus plus considérables que d'autres localités favorisées. Le gouvernement ne ferait qu'accomplir un acte de justice en construisant un bureau de poste à Nanaimo. Cette ville est florissante et prospère, et il faut espérer que l'honorable premier ministre, qui représente un collège électoral de la Colombie britannique, insistera auprès du ministre des tra-

vaux publics pour que justice lui soit rendue.

M. LANGEVIN : Toutes les améliorations nécessaires ne peuvent s'accomplir en un jour ; celle-là, comme les autres, sera l'objet de l'attention sérieuse du gouvernement, dès que l'état des finances le permettra.

SIR JOHN A. MACDONALD : Que l'honorable député de Vancouver prenne patience. La prospérité renaît ; qu'il attende encore quelque temps, et dès que les circonstances le permettront, il sera fait droit à sa réclamation.

L'item est adopté.

115. Edifices publics en général.....\$ 15,000
116. Loyers, réparations, etc..... 260,000

M. LANGEVIN : Le gouvernement n'a pas l'intention de demander une augmentation de crédit pour cette estimation, pour l'exercice de 1880-81, car il se propose de fermer son atelier. L'expérience lui a démontré qu'il serait beaucoup plus économique de faire faire les travaux que de supporter les frais de l'entretien d'un atelier.

M. MACKENZIE : C'est également mon opinion.

M. LANGEVIN : Je suis d'avis que ce changement nous permettra de réaliser une économie de 33 pour cent sur les travaux publics.

L'item est adopté.

Ports et rivières.

117 Ontario..... \$59,850

En réponse à **M. BROWN**,

M. LANGEVIN : Les \$2,000 demandées pour la rivière Trent seront employées à faire des excavations dans le roc et à construire des caissons ou batardeaux. Tous ces travaux sont du ressort du gouvernement fédéral. L'arrêté du conseil les transférant au gouvernement d'Ontario a été annulé.

M. BROWN : Il serait important de prendre en considération l'amélioration du port de Belleville, et d'y affecter une somme dans le budget supplémentaires.

M. LANGEVIN : Un crédit a été voté l'an dernier pour l'amélioration du port de Belleville et il a été dépensé pour cette fin. Avant d'accorder un nouvel octroi, il serait bon d'attendre encore un an, afin qu'on puisse se rendre compte des travaux qu'il est nécessaire d'entreprendre. S'il était utile de faire des draguages, on pourrait y consacrer une certaine somme

prise sur le fonds général. Le gouvernement se fera un devoir de considérer toutes les représentations qui pourraient lui être adressées au sujet des travaux absolument nécessaires.

118 Québec.....	\$45,500
119 Nouveau-Brunswick.....	21,000
120 Nouvelle-Ecosse.....	21,770
121 Ile du Prince-Edouard.....	9,900
122 Réparations générales et améliorations des ports et rivières des provinces maritimes.....	10,000
123 Réparations générales et améliorations des ports et rivières, Manitoba.....	1,000

M. SMITH (Selkirk) : Le gouvernement a-t-il l'intention de consacrer une certaine somme à l'amélioration de la rivière Assiniboine, sur laquelle la navigation s'est étendue, l'an dernier, jusqu'au fort Ellice ? On devrait accorder des contrats pour l'enlèvement des roches et autres obstacles qui nuisent à la navigation sur cette rivière. Quelques milliers de dollars bien employés amèneraient le développement de cette région et attireraient l'émigration.

M. LANGEVIN : On a attiré mon attention sur ces améliorations, mais je ne l'ai pris encore aucune décision. Il m'est impossible de dire, pour le moment, si le gouvernement demandera un crédit dans ce but. La question sera prise en considération lors de la présentation du budget supplémentaire.

En réponse à **M. RYAN (Marquette)**,

M. LANGEVIN : Le crédit voté l'an dernier pour cette fin est entièrement épuisé.

M. SCHULTZ : Il est question, je crois, d'améliorer la navigation de l'embouchure du chenal de la rivière Rouge jusqu'au port. Pour que ce travail soit utile, il faut de toute nécessité couper un banc de sable qui se trouve à l'entrée du courant.

Comme cette amélioration est nécessaire et que probablement des bateaux d'un plus fort tonnage navigueront bientôt sur le lac, j'espère que le gouvernement affectera une petite somme, dans le budget, à l'enlèvement du banc qui se trouve à l'embouchure du chenal.

M. LANGEVIN : Je pense que \$5,000, ou peut être moins, suffiront à l'exécution de ce travail.

M. SMITH (Selkirk) : Je crois que si l'on dépensait une somme relativement peu importante sur la Saskatchewan, on permettrait aux navires de naviguer une

grande partie de la saison. Dans un endroit, entr'autres, on faciliterait beaucoup la navigation en enlevant vingt ou vingt-cinq pieds de rocs. Il faudra à exécuter d'autres travaux près des Grands Rapides. En enlevant les obstacles depuis le lac de l'Esturgeon en remontant, on donnerait beaucoup d'essor à la navigation. L'amélioration de la navigation sur la Saskatchewan et l'Assiniboine ouvrira une voie de communication qui sera praticable durant la plus grande partie de l'année.

L'item est adopté.

124 Colombie britannique..... \$ 3,000
125 Dragnage..... 114,000

En réponse à M. KING,

M. LANGEVIN : L'article de \$12,000 pour dragnage dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick se rapporte aux travaux continués l'an dernier dans ces provinces à la requête du lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick. Cette année le gouvernement ne se trouve pas en position de dire quelle sera la quantité de travail exécutée dans le cours de la prochaine saison. On a fait différentes demandes pour dragnages, mais rien n'a encore été décidé.

L'item est adopté.

La Chambre s'ajourne
à un heare moins
viagt minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercrèdi, le 14 avril 1880.

M. l'Orateur prend le fauteuil à trois heures.

PRÈRE.

CHEMIN DE FER—PROTECTION DES GARDE-FREINS.

INTERPELLATION.

M. HESSON : Le gouvernement se propose-t-il de mettre à exécution les excellentes mesures suggérées récemment par des personnes versés dans le manie-ment des convois de voie ferrée, soit en ce qui regarde la construction de nouveaux wagons à marchandises, ou l'amélioration de ceux actuellement en usage, et prendra-t-il des mesures plus propres à sauvegarder

la vie des voyageurs et des garde-freins ou autre employés sur les voies ferrées dont il a le contrôle ?

SIR JOHN A. MACDONALD : L'honorable ministre des chemins de fer étudie sérieusement cette question. Il a reçu grand nombre de propositions qu'il a soumises aux hommes spéciaux de son département.

SANDFORD FLEMING.

INTERPELLATION.

M. CHARLTON : Le gouvernement a-t-il décidé d'envoyer monsieur Fleming en mission à la Colombie britannique, et, s'il en est ainsi, dans quel but ?

SIR JOHN A. MACDONALD : Le gouvernement n'a encore pris aucune détermination sur cette question.

MARINES ET PÊCHERIES—PRIX DES RAPPORTS.

INTERPELLATION.

M. TASSÉ : Quelle a été la dépense occasionnée par la publication du rapport de la marine et des pêcheries pour les années 1877 et 1878 respectivement ? Quel est le montant de l'économie, s'il en est, que le gouvernement a pratiquée dans la publication de ce rapport pour 1879 ?

M. POPE (I. P.-E.) : On peut se procurer cette information au bureau du comptable de la Chambre ; je l'ai fait demander, mais le rapport ne m'est pas encore parvenu. Si la Chambre le désire, je serai en mesure de fournir cette information demain. Quant au compte de cette année, il n'est pas encore relevé, mais on a réalisé une économie considérable ; les dépenses sont bien moins considérables que les deux années précédentes.

M. MACKENZIE : L'honorable ministre voudra bien sans doute indiquer le nombre de pages que contient le rapport de chaque année. Celui de l'an dernier n'était peut être pas aussi volumineux.

SIR JOHN A. MACDONALD : Si le nombre de pages n'est pas aussi considérable, nous sommes entrés dans une ère nouvelle.

LOIS DE NATURALISATION.

INTERPELLATION.

M. KRANZ : Y a-t-il eu récemment échange de correspondance avec le gouvernement de Sa Majesté au sujet des lois de naturalisation ?

M. SMITH

SIR JOHN A. MACDONALD : Il n'a pas été échangé dernièrement de correspondances sur cette question, mais le gouvernement a l'intention de reprendre celle qu'il avait entamée à ce sujet avec le gouvernement de Sa Majesté.

PONT SUR LA RIVIERE SAINT-JEAN.

INTERPELLATION.

M. CONNELL : Quelles mesures le gouvernement a-t-il adoptées, ou se propose-t-il d'adopter, pour remédier aux griefs formulés l'an dernier et cette année par les habitants du comté de Carleton, N.-B., et consignés dans plusieurs pétitions revêtues de nombreuses signatures, déclarant qu'une certaine compagnie de chemin de fer constituée en vertu d'un acte de la législature provinciale du Nouveau-Brunswick a construit sur la rivière Saint-Jean, dans la ville de Woodstock, un pont dont la volée est posée de manière à ne pas donner aux vapeurs toute la facilité nécessaire pour remonter et descendre sans danger cette rivière pour les fins du trafic, faisant ainsi obstacle à la libre navigation de la dite rivière contrairement à la loi ?

M. MACKENZIE : Il est contraire aux règles de la Chambre d'accompagner une question d'une longue argumentation. Dans celle qui vient d'être posée, plusieurs assertions sont considérées comme admises.

SIR JOHN A. MACDONALD : Sans doute cette question renferme un argument qui ne doit pas s'unir à une interpellation. La question aurait dû être posée ainsi : le gouvernement a-t-il pris ou se propose-t-il de prendre des mesures au sujet de la pétition qui lui a été présentée ? A cela le gouvernement peut répondre qu'il s'occupe de la question, et que, comme son devoir l'y oblige, il s'efforcera de faire disparaître tous les obstacles de nature à gêner la navigation.

COMMISSIONS DES HAVRES.

INTERPELLATION.

M. VANASSE : Le gouvernement a-t-il l'intention de révoquer, cette année, les commissions des havres du Canada, pour mettre ces derniers sous la direction et les soins du département des travaux publics ?

M. LANGEVIN : Ce n'est pas l'intention du gouvernement.

IMPORTATION DES THÉS.

INTERPELLATION.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT :

1. Le gouvernement a-t-il l'intention d'imposer un tarif différentiel sur les thés importés du pays de la production, (lorsque la commande en a été faite au moyen de lettres de crédit) partie par voie de terre, partie par le canal de Suez, et la balance ainsi que la pousse de la quantité totale, *via* les Etats-Unis, par des voiliers doublant le Cap de Bonne-Espérance ?

2. Dans le cas où ces thés auraient été achetés à la même époque et importés par deux ou trois routes, tel que ci-dessus mentionné, et arriveraient ainsi à destination à des dates différentes, le gouvernement considérera-t-il cette division comme rompant le chargement ?

3. La totalité de ces achats sera-t-elle détenue par la douane jusqu'à ce qu'ils soient complétés par l'arrivée de la pousse du thé ?

4. Dans le cas où une partie de ces thés serait invendable en Canada, sera-t-il permis aux importateurs de s'en défaire sur le marché de New-York, sans nuire aux droits prélevés sur la balance ?

M. BOWELL : Le gouvernement n'a pas l'intention d'imposer semblable droit. La question de la route n'est d'aucune importance ; il importe seulement que les thés viennent directement du lieu de production. 2. Le gouvernement ne reconnaît pas comme directe une importation de thés dont une grande partie a été déchargée dans un port étranger ; mais lorsqu'une consignation est expédiée du lieu de production sur le Canada, il n'exige pas que le tout soit transporté au Canada par un seul navire, ni par aucune roue en particulier, mais tous les thés consignés sur le manifeste doivent être présentés en douane et soumis aux droits. Si une partie seulement des consignations est arrivée, le reste doit être déclaré ; sans cela les thés reçus devront rester en tolérance, dans les entrepôts de la douane, jusqu'à l'arrivée du reste de la consignation. 3. La réponse faite à la seconde question s'applique à la troisième. 4. Lorsque les thés importés, directement ou indirectement au Canada, auront été soumis aux droits fixés par loi, le propriétaire du chargement est libre de disposer de sa marchandise sur n'importe quel marché, sans que le gouvernement ait à inter-

venir. Toutefois ces thés doivent être présentés en entrepôt, et payer des droits selon que le propriétaire de la cargaison se propose de les vendre sur place ou de les envoyer sur un marché étranger.

ECLUSE DE FORT FRANCES.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

M. PLUMB: Je demande copie de toute correspondance, pièces justificatives et rapports concernant la construction de l'écluse de Fort Frances.

En proposant la résolution que je sou mets à la considération de la Chambre, il me sera permis de rappeler que lorsque le chef de l'ancien gouvernement a adopté sa politique, relativement au chemin de fer du Pacifique, il a entrepris d'utiliser les fameux cours d'eau entre Fort William et Selkirk, ainsi que la navigation sur le lac à la Pluie et la rivière à la Pluie, où il avait l'intention de se rendre de Port Savanne par quelques petits lacs séparés par des portages variant en longueur de quelques arpents à trois ou quatre milles. Ces portages devaient être traversés au moyen de "tramways," et la fameuse écluse de Fort Frances, au pied du lac à la Pluie, se trouvait comprise dans le projet. Elle devait être construite par des ouvriers payés à la journée, sous la surveillance d'un des fidèles alliés de l'honorable chef du gouvernement d'alors. Cette politique a été le thème inépuisable de toutes les discussions, durant la campagne électorale qui a précédé la chute de l'ancien gouvernement. Mon honorable ami le député de Lambton (M. Mackenzie), dans les nombreuses assemblées publiques auxquelles il a pris part dans Ontario, durant la campagne, s'est étendu avec éloquence sur les avantages que le pays retirerait de l'ouverture de cette chaîne de navigation, à l'ouest de Fort William, qui serait rendue possible par la construction de l'écluse de Fort Frances, laquelle, assurait-il, suppléerait à la différence de niveau de 400 pieds entre Port Savanne et le Lac à la Pluie et permettrait la navigation des rivières rapides et peu profondes. L'immense trafic du Nord-Ouest devait trouver ainsi de nouveaux débouchés qu'assurerait l'achèvement des deux extrémités de la ligne, de Fort William à Selkirk; ces travaux étaient estimés à \$10,000. L'honorable monsieur a déclaré aussi que la construction de ces deux extrémités coûterait la

M. BOWELL.

moitié moins, par mille, que celle du chemin de fer Intercolonial et que les contrats qu'il avait accordés assureraient cette économie à laquelle tendent tous les gouvernements, mais dont l'accomplissement était réservé au seul gouvernement de la réforme dont il était le chef. Il nous a assuré qu'on avait entrepris des études plus sérieuses des endroits difficiles de cette partie du chemin de fer du Pacifique que celles qui ont été faites sur l'Intercolonial, qu'il accomplirait le tour de force de construire cette section à raison de \$24,500 le mille, et que pour développer le trafic il se proposait de construire l'écluse de Fort Frances.

Le projet était très vaste d'abord, mais aucun plan définitif ne fut adopté, et l'honorable député dut bientôt se convaincre qu'il avait à surmonter de sérieux obstacles. Il comptait avoir une profondeur de sept pieds au niveau de métrage de sa double écluse; mais des obstacles se trouvant dans le lac et la rivière adjacents, il a été obligé de revenir sur sa détermination, et finalement, comme nous l'avons vu, il a permis d'abaisser le niveau de métrage à quatre pieds. Voici les remarques qu'il faisait aux électeurs de Forest dans le discours qu'il a prononcé à l'occasion d'une grande démonstration, le 29 juin 1877:

"Vous m'avez entendu accuser d'avoir dépensé des sommes considérables pour les écluses du fort Frances. Ceux qui n'ont pas une connaissance spéciale de la géographie du pays entre Fort William et Selkirk ne comprendront pas mon plan, que j'ai développé dans mon discours d'élection, à Sarnia. Actuellement, mon opinion sur la question du chemin de fer du Pacifique est qu'il est impossible de remplir les engagements conclus imprudemment et mal à propos avec la Colombie britannique, dans le but évident de pouvoir accorder d'énormes contrats et de prélever d'énormes sommes d'argent sur les entrepreneurs, afin de corrompre les électeurs de ce pays. (Écoutez! écoutez! et applaudissements.)

Qui sait si Sefton, Ward et Cie, Purcell et Ryan, Oliver Davidson et Cie., l'excellent mais fragile M. Glass et d'autres de cette catégorie, ne se trouvaient pas au nombre de ceux qui ont écouté et applaudi cette dernière tirade.

Il continue en ces termes:

"Il s'agissait de tenir cette promesse, autant que nos moyens pouvaient nous le permettre, mais nous avons décidé de ne faire passer aucune taxe sur ce pays, pour l'avantage exclusif de 10,000 ou 15,000 habitants de la côte du Pacifique."

L'honorable député oublie de dire qu'il a accepté les conditions Carnarvon, sans aucun proviso relatif à l'augmentation des taxes.

Il poursuit :

En même temps nous avons reconnu que nous étions moralement obligés, vis-à-vis de la Colombie-britannique, de remplir autant que possible les engagements contractés par nos prédécesseurs qui étaient, au même titre que nous, les mandataires du public. Voici le plan que j'ai formé. Nous devons, aussitôt que possible, sans attendre l'achèvement des explorations à l'Ouest, commencer les travaux à Fort William, point à partir duquel il y a une excellente navigation durant sept ou huit mois de l'année. De là nous construirons une ligne aussi droite que possible jusqu'à la traverse de la rivière Winnipeg, à Keewatin. Nous devons pousser les travaux à l'Ouest pour aller, de Selkirk, rejoindre les eaux du lac des Bois à Keewatin, et à l'Est, de façon à atteindre le lac Shebandowan. Nous avons conclu que nous pouvions construire le chemin entre Selkirk et Fort William ; la distance est évaluée à 432 milles, mais elle n'est que de 408 par la ligne explorée. En vertu des contrats que nous avons accordés, nous pouvons compter que le chemin de Selkirk à la rivière Winnipeg, distance de 110 milles, sera achevé vers la fin de la saison, et nous avons donné également à l'entreprise la section de 114 milles, de Fort William, à l'Ouest, à la rivière des Anglais."

Il n'est pas sans intérêt d'observer que la ligne de Selkirk à Keewatin, comprise dans les contrats 14 et 15, devait être terminée vers la fin de 1878, et qu'il n'est fait aucune mention de la tentative infructueuse faite pour conduire la ligne jusqu'au lac Shebandowan, circonstance que l'honorable député connaissait depuis longtemps.

Il continue encore :

"A une distance de 70 milles, (de Fort William) nous atteignons les eaux du lac des Mille Lacs, à l'Est et à l'Ouest duquel nous n'avons que quelques portages, six en tout, je crois, dont le plus long a trois milles et les autres sont très courts ; nous pouvons les traverser, durant les premières années, au moyen de "tramways" dont la construction n'entraînera que peu de frais, et de là nous gagnons le lac à la Pluie. De la rive occidentale de ce lac, jusqu'à l'endroit où la voie ferrée part de Keewatin, sur le lac des Bois, nous avons 200 milles de navigation non interrompue, avec une écluse à Fort Frances. Nous avons donc demandé un crédit au parlement et avons entrepris, afin d'éviter les obstacles, la construction d'une écluse large et profonde, avec une chute de 23 pieds. Où sont donc les extravagances qu'on nous reproche ? Avons-nous donné les contrats sans discernement ? Suivant ces messieurs, le seul tort que nous ayons est d'avoir fait exécuter le travail par des ouvriers payés à la journée, au lieu de le donner à l'entreprise..

C'est un tort criant que d'avoir employé des ouvriers à la journée sous la direction d'un ingénieur habile, pour exécuter des travaux qui, lorsqu'ils seront terminés, nous assureront une grande voie de communication sur notre propre territoire, dont nous pourrions nous servir pendant un grand nombre d'années, jusqu'à ce que nous soyons en mesure de construire les 180 milles qui se trouvent entre les sections du chemin de fer données par contrats."

L'honorable député de Lambton a dit maintes fois qu'il n'avait pas l'intention de retarder beaucoup la construction de cette partie centrale du chemin ; mais son discours indique clairement qu'il avait l'intention d'utiliser, durant quelques années, les communications par eau, par la route de Fort Frances. Le fait est prouvé par les extraits de son discours que j'ai cités et par les déclarations répétées qu'il a faites dans maintes occasions ; mais l'honorable chef de l'opposition semble posséder une mémoire qui se prête aux circonstances. L'ex-premier ministre avait alors l'intention de relier, au moyen de différents portages par le lac à la Pluie, les écluses de Fort Frances, la rivière à la Pluie et le lac des Bois, qui voie aurait servi au trafic de l'Ouest, depuis le terminus du chemin de fer de la rivière Rouge jusqu'au point se reliant de nouveau avec le chemin de fer à Port Savanne, sur le lac des Mille Lacs, ou à Shebandawan, comme il l'affirmait encore en 1877, quoique cette route fût abandonnée et que le contrat eût été annulé en 1876. Ce contrat pour la construction de quarante-cinq milles du chemin de fer entre Fort William et le lac Shebandowan, avait été conclu avec Selton, Ward et compagnie, le 5 avril 1875. A cette époque l'ancien gouvernement n'avait aucune connaissance de la route, quoique l'honorable député de Lambton nous ait donné à entendre que les explorations nécessaires avaient été faites et que les quantités spécifiques des travaux à exécuter avaient servi de base au contrat. Mais ces quantités n'avaient été évaluées que d'une façon approximative ; les calculs ont été faits dans son département, à Ottawa, et ils ne pouvaient aider en rien à l'estimation.

Les travaux étaient déjà considérablement avancés, lorsqu'on s'est aperçu qu'il n'y avait pas de ligne possible jusqu'au lac Shebandowan. C'est alors que le gouvernement, pour une raison que je ne peux pas comprendre, à moins que ce ne

soit pour désintéresser Sefton, Ward et compagnie, a porté la ligne à Port Savanne, sur le lac des Mille Lacs, à quarante milles en arrière du point de départ. Cette erreur s'est répétée à l'autre extrémité; on a accordé un contrat sur des quantités spécifiées, sans la moindre connaissance de la route, et avant qu'elle n'ait été inspectée par un ingénieur. M. Carr, l'ingénieur, n'avait exploré que dix milles à l'extrémité est, lorsqu'il fut appelé à Winnipeg pour établir les quantités devant servir au contrat et les soixante six autres milles n'ont jamais été arpentés. Actuellement, ingénieurs et entrepreneurs sont à la recherche de la ligne pour laquelle le contrat a été accordé. C'est là un des exemples des explorations sérieuses et compliquées ordonnées par l'ancien gouvernement, un exemple de l'économie qui présidait à l'octroi des contrats; c'est par ces moyens que l'ex-premier ministre prétendait assurer la construction du chemin de fer, et il s'est appuyé sur ces faits pour tromper la population de la province d'Ontario, à la dernière élection, et lui demander de placer de nouveau sa confiance dans son gouvernement, ce qu'elle s'est bien gardé de faire. Un pire état de choses a succédé à ce premier mouvement; quoique n'entraînant pas des dépenses aussi considérables, il a mis au jour l'insouciance inexcusable qui a présidé à la conduite générale des travaux entre Fort William et la rivière Rouge. L'honorable député de Frontenac, (M. Kirkpatrick) a, le premier, signalé ce que j'appellerai l'erreur, pour ne pas employer un mot plus dur, que l'ex-premier ministre avait commise relativement à l'écluse de fort Frances et l'impardonnable folie qui l'avait poussé à accomplir la tentative de diriger le trafic par cette route. Mais avec sa fermeté caractéristique, qu'on pourrait qualifier d'entêtement, il a refusé de prêter l'oreille aux informations qu'on lui présentait et a continué les travaux aussi longtemps qu'il est resté au pouvoir. Il n'a été arrêté que par la diminution croissante de nos ressources et le changement de gouvernement. Il m'a toujours été impossible d'obtenir de l'ancien gouvernement les documents relatifs au terminus de Kaminstiquia et autres questions du même genre.

Les documents que j'ai obtenus par ordre du comité des comptes publics nous fournissent quelques informations rela-

tives aux écluses, mais ils se bornent à l'exercice de l'année dernière. Je constate que ces travaux ont été une véritable mine d'or, mine dont la richesse égale celle de Cariboo pour certaines personnes qui ont su en exploiter la veine avec une assiduité soutenue. Le travail, comme nous l'avons dit, était exécuté par des ouvriers payés à la journée. Lorsqu'on fit comprendre au premier ministre qu'il commettait une erreur grossière et lorsqu'il se fut rendu compte, par le rapport du surintendant, qu'on ne pouvait transporter que cinq wagons chargés par jour, soit 1,560 boisseaux de blé, et cela du 1er septembre au 25 octobre, seule époque à laquelle on expédie le blé sur les marchés de l'Est—que le transport serait limité à 80,000 boisseaux, soit à peine deux charges de navire—que, de l'ouverture à la fermeture de la navigation, il ne pourrait être transporté plus de 230,000 boisseaux de blé, les urintendant a voulu aider à l'accomplissement de cette grande faute en activant l'exécution des travaux. Bien plus, l'honorable sénateur qui inspire le grand journal qui soutient le député de Lambton, a voté, à cette époque, pour l'achèvement des travaux, et le chef de l'ex-gouvernement s'est prononcé dans le même sens, devant la Chambre haute, après avoir acquis la conviction que l'entreprise était impraticable et absurde.

J'ai eu dernièrement la curiosité de compulsier les comptes, afin de m'assurer s'il ne serait pas possible de découvrir quelque chose de nature à m'expliquer l'entêtement avec lequel les honorables membres de l'opposition poursuivaient ces travaux donnés à la journée. Je ne prétends pas avoir trouvé la clef de l'affaire, mais il n'est pas inutile que la Chambre sache que ces travaux occupaient un personnel d'employés aussi considérable que s'il s'était agi d'une entreprise devant coûter des millions.

Je puis donner une idée de l'économie pratiquée par mon honorable ami pour arriver à un résultat que n'avaient pas atteint les administrations précédentes, et auquel il était réservé à son gouvernement de parvenir. Monsieur J. R. Sutherland était teneur de livres; il est frère de monsieur Hugh Sutherland, le surintendant. Monsieur Hugh Sutherland a retiré, il n'y a pas longtemps, son salaire comme surintendant des travaux qui se monte à \$12,000. Son frère rece-

vait un salaire de \$1,000 par année. Le capitaine du vapeur percevait \$600 par année; un expéditeur, \$780; un mécanicien, \$480; un contre-maitre, \$1,200; un paie-maitre, \$1,000; un médecin, \$800; un commis, \$480; un autre commis, \$600; quelques charpentiers, \$480 chacun; un piqueur, \$480, et quelques forgerons de \$480 à \$600 chacun. Les salaires de ce personnel si surchargé d'ouvrage, qui entraînait des déboursés de \$65,000 par année, se montaient à \$13,000, sans compter la pension, soit environ \$30,000 par année, ou 20 pour cent du crédit.

Je dois ajouter que, comme bien d'autres emplois, le poste de paie-maitre était une sinécure. En un mot, Jack ne faisait rien et Tom aidait à Jack. Je ne pense pas qu'ils soient allés jusqu'à requérir le ministère d'un chapelain, mais il est à supposer que le surintendant récitait les prières.

SIR JOHN A. MACDONALD: Le surintendant se contentait d'implorer le gouvernement.

M. PLUMB: J'ai compulsé quelques comptes et j'ai découvert que la somme de \$102.88 avait été dépensée pour dépêches télégraphiques, du mois de décembre 1877 au mois de mars 1878, et je recommande l'examen des différents articles de ce petit compte à l'honorable député de Durham-Ouest, qui a fait preuve de beaucoup d'habileté dans cette spécialité. Dans cet établissement modèle, à part d'un grand nombre de journaliers, on employait aussi cinquante-cinq sauvages. Les provisions nécessaires à la nourriture de cette armée, qui était hébergée aux frais du gouvernement, n'étaient pas achetées au Canada; un commerçant demeurant aux Grands Rapides était chargé des principales fournitures. Le surintendant a reçu des indemnités de route considérables; un compte de \$372.50 figure pour sa pension: libre à tous d'interpréter ce dernier article. Jusqu'à présent, comme on peut le voir par les comptes publics, cette insigne folie a coûté \$253,622.29. Nous avons établi que le prix de la construction des deux extrémités du chemin, qui doivent être reliés entre elles par la navigation, sera d'environ \$10,000,000, à cinq pour cent, l'intérêt de cette somme impose au pays un déboursé annuel de \$511,000. En admettant qu'il fût possible d'utiliser

le détour de Fort Frances—ce que nie M. Fleming—le rendement du trafic par cette voie aurait été si peu considérable, qu'en supposant que le transport du blé coûte un dollar par boisseau, le gouvernement aurait eu meilleur compte d'acheter le grain, de le brûler, et d'abandonner l'exploitation du chemin, plutôt que de s'imposer les dépenses du transport.

C'est là l'immense entreprise que nous avons entendu porter aux nues dans le temps, par d'honorables députés qui se targuaient de connaître la géographie du pays. Personne n'ignore que rien ne déplaît autant à l'honorable député de Lambton que d'entendre la narration des exploits qu'il a accomplis en cette circonstance. Tous nous nous souvenons que chaque allusion défavorable à l'un de ses projets, lorsqu'il était au pouvoir, était accueillie par une tempête d'indignation. C'est ainsi qu'il était soutenu par une majorité servile et inconsciente qui a hâté sa chute. C'est là un des dangers de l'onnipotence; lorsque mon honorable ami sentait qu'il était soutenu par une majorité aveugle, prête à accepter toutes les mesures qu'il présentait, il pensait que sa puissance n'aurait pas de fin. Je ne doute pas qu'il regrette sincèrement bon nombre d'actes qu'il a accomplis dans l'enivrement du succès, mais son repentir est trop tardif. Quant à nous qui, de 1874 à 1878, vivions dans l'espérance de jours meilleurs, nous avons été fort maltraités par l'honorable député de Lambton et ses partisans, en Chambre et dans les assemblées publiques, toutes les fois que nous nous sommes avisés de discuter un seul des actes de son gouvernement. Il n'y a pas encore longtemps, lorsqu'il régnait sans partage, l'honorable député de Lambton m'a accusé de proférer en arrière de mes adversaires politiques, des accusations que je n'aurais pu formuler devant eux. Il a prétendu que je parcourais le pays pour déblatérer contre son l'administration.

Je lui ai dit alors que je n'avais pas pour habitude de rien dire en l'absence de mes adversaires politiques, que je ne pourrais répéter en leur présence. Je lui ai dit que j'usais de mon droit, en critiquant les actes et les motifs politiques de ceux avec lesquels je me suis trouvé dans l'opposition. Mon crime, à ce moment, était d'avoir découvert dans certains documents que j'avais demandés,

un article établissant qu'un des favoris de l'honorable député avait été employé en qualité d'avocat par les estimateurs nommés par le gouvernement pour l'emplacement de ville de Fort William, et qui était grandement intéressé dans la question. Mon honorable ami, qui ne se possède pas toujours, a été nécessairement très irrité. Depuis que je suis entré dans la carrière politique, j'ai été en butte à bien des attaques, j'ai même été vivement provoqué par l'honorable chef de l'opposition, mais jamais je n'ai fait d'attaques personnelles. Je méprise ce genre de succès, quoiqu'il me soit permis d'en profiter, et je puis répondre à l'honorable députés en termes aussi convenables que ceux dont il s'est servis bien des fois en m'adressant la parole.

L'honorable député m'a accusé d'être partisan. Qu'entend-t-il par ces paroles ? Comment faut-il nommer ceux qui le soutiennent ? Grand nombre d'entre eux ne sont-ils pas des partisans acharnés et sans scrupule ? Avons-nous oublié la tyrannie exercée par ces messieurs lorsqu'ils se trouvaient au pouvoir ? Ne nous ont-ils pas reproché de représenter une minorité infime, de personnifier la douzaine du boulanger et d'obéir, haletant et tremblant, au député de Kingston qui s'était perdu d'honneur ? Maintes fois le député de Durham-Ouest a employé ces expressions courtoises et polies, ce qui peut nous donner une idée des licences auxquelles se sont portés ses humbles imitateurs. Nous ne devons pas oublier que jamais nous n'avons usé de représailles. Nous avons fait preuve de beaucoup de patience en permettant aux honorables députés de l'opposition de discuter chaque jour des questions depuis longtemps épouées.

Je suis à me demander si, dans les beaux jours de 1875, on aurait permis à un député siégeant à la gauche—place que mes honorables amis occuperont sans doute longtemps—de se conduire comme le font maintenant les honorables députés de l'opposition. Avec quel ensemble messieurs Goudge, Cheval et d'autres députés, qui occupaient des sièges qui ne leur appartiendront plus, auraient poussé le cri d'alarme ? Le parti conservateur dédaigne de profiter de ses avantages. Il donne la parole à ses adversaires et il se console en pensant que, s'il leur laisse une longueur de corde suffisante, il arrivera

ce qui se produit ordinairement dans ces circonstances.

Motion adoptée.

EMPLOYÉS DE LA DOUANE DE TORONTO.

DEMANDE DE DOCUMENT.

M. LITTLE : Ordre de la Chambre demandant au département des douanes un état indiquant de quelle classe sont tous les employés de la douane de Toronto, quels traitements ils reçoivent, la date de leurs nominations et de leurs promotions, s'il y en a, les fonctions de chaque employé.

J'expliquerai brièvement le but que j'ai en demandant ce rapport. Il y a quelque temps, on m'informa qu'il existait certaines irrégularités dans le département des douanes à Toronto. En l'année 1873, on nomma un préposé au débarquement dans les douanes de Sa Majesté à Toronto et il remplit si bien cette charge qu'il fut appelé conjointement à la position plus élevée de visiteur, mais chose étrange, bien qu'il remplit les deux charges, son traitement resta le même, \$600 par année, somme qu'il recevait à son entrée dans le service.

Mais là ne se borne pas l'injustice. Deux ou trois employés qui avaient été nommés par l'ancienne administration à des positions semblables recevaient et reçoivent encore \$100 ou \$200 de plus par année, bien qu'ils ne remplissent pas la charge plus élevée de la personne dont il s'agit. Il y a un an que j'ai signalé cette étrange anomalie au ministre des douanes. Depuis lors, nous avons échangé toute une correspondance à cet effet, mais sans résultat. Au commencement de la session je représentai au ministre que l'injustice existait toujours ; il me répondit qu'il ne pouvait rien faire. Il reconnut l'injustice en disant que l'ancienne administration avait commis le mal et en était seule responsable. J'avoue, monsieur l'Orateur, que cette déclaration m'humilia. Le ministre actuel des douanes ne devait-il pas réparer l'injustice commise par l'ancienne administration ? Son argument était mauvais, détestable. Pourquoi le gouvernement actuel est-il en charge ? Chargé de la conduite des affaires du Canada, ne doit-il pas essayer de faire mieux que son prédécesseur ? Si le ministre actuel des douanes ne peut pas réparer cette injustice, mieux vaudrait que son prédécesseur

reprit sa place, car qui sait si, en lui signalant le mal, il ne chercherait pas à y porter remède. Le ministre des douanes m'informa, en outre, qu'il n'avait pas de fonds à sa disposition. La volonté triompha de tout. Les premières places, dans ce département, sont tellement lucratives que du moment qu'il y en a une de vacante, les avocats, les législateurs, les députés et les anciens députés aux deux Chambres s'empressent de les demander. C'est une véritable course au clocher.

Pourquoi ne pas réduire ces traitements si élevés et se procurer ainsi les moyens de rendre justice ? Voilà un an que j'attends qu'il agisse ; mais le ministre des douanes semble toujours être dans le pays des rêves, et j'ai bien peur qu'il ne s'éveille jamais. Je n'aime pas à entendre répéter qu'un membre de l'administration manque des capacités nécessaires. Je soutiens l'administration actuelle comme membre indépendant ; et j'admets qu'il y a de la vie, de l'activité dans tous les départements, excepté dans celui du ministre des douanes. Je demande ce rapport afin que le public puisse juger par lui-même, et je demande respectueusement aux autres ministres de conseiller à leur collègue, toujours honorable, mais sous l'influence de l'erreur, d'agir désormais avec plus de sagesse et de montrer plus de capacité et de justice.

M. BOWELL : Mon honorable ami n'a point représenté les faits d'une manière tout à fait exacte. Il est vrai que certains employés reçoivent des traitements plus élevés que d'autres qui remplissent les mêmes charges. L'ancienne administration a nommé des préposés au débarquement, des gardiens, etc., etc., à des traitements de \$100 à \$200 par année de plus que d'autres employés de même classe ayant plusieurs années de service. Relativement à l'employé dont parle mon honorable ami, et à ma déclaration que je n'ai point de fonds pour augmenter son traitement, j'ai ajouté que si j'augmentais le traitement de cet employé, il me faudrait aussi augmenter ceux de vingt ou trente employés plus anciens et plus payés que lui. Je ne crois pas justifiable—et je le lui ai dit—de recommander à mes collègues et à la Chambre, dans l'état financier actuel du pays, une augmentation générale des traitements qui deviendrait nécessaire, si l'on ouvrait cette question. Si l'on désire l'égalité des traite-

ments, il faudra faire une augmentation générale qui, dans le moment actuel, ne serait pas justifiable, ou il faudra réduire les traitements, du moins les plus élevés, ce qui serait peut-être le meilleur parti à prendre. On demande des augmentations de traitements, puis l'on crie à l'économie et à la réduction. Pour satisfaire tous ceux qui ont demandé des augmentations de traitement, il faudrait ajouter \$20,000 ou \$30,000 au budget des douanes, augmentation que la Chambre ne sanctionnerait pas, selon moi.

M. BURPEE (Saint-Jean) : En réponse aux plaintes de l'honorable député de la droite relativement aux différences qui existent dans les traitements des employés de la douane, à Toronto, j'ai à dire ceci : Il y a quelques années, le bureau des douanes de Toronto fut complètement réorganisé d'après les recommandations du rapport de l'inspecteur, et nous croyions que s'il est un bureau de douanes où les traitements soient équitablement répartis, c'était bien celui-là. Le ministre des douanes dit que l'on a accordé des faveurs à certains employés. Je ne me rappelle aucun cas particulier, mais cela peut être et il en a toujours été ainsi depuis la Confédération, il peut s'agir de nominations anciennes, etc., etc. Mais à Toronto, en particulier, les traitements sont plus également répartis que dans aucune autre ville. Il est possible que certains employés remplissant deux charges telles que celles de gardiens et de préposés au débarquement puissent avoir des traitements plus élevés que ceux qui sont simplement ou gardiens ou préposés. Je sais que l'on a mis un grand soin à répartir les traitements aussi équitablement que possible, et je crois que chacun peut s'en convaincre.

M. JONES : Je crois que le cas dont il s'agit constitue une grande injustice. Mon honorable ami a exposé les faits d'une façon claire et concise. Je pense que les nouveaux employés placés, sans raison, au dessus des anciens, devraient être mis à leur place, afin que les employés anciens prennent les positions auxquelles ils ont droit.

Motion adoptée.

EVALUATEUR DE FERRONNERIE A LA
DOUANE DE MONTREAL.

DEMANDE DE CORRESPONDANCE.

M. COURSOL : Ordre de la Chambre demandant copie de la correspondance

entre le ministre des douanes et le percepteur des douanes au port de Montréal, relativement à la nomination d'un successeur à feu M. Bryson, évaluateur de ferromnerie à ce port.

Peu monsieur Bryson était un excellent employé, nommé à la recommandation du défunt monsieur Holton. Peu de temps après la mort de monsieur Bryson, je reçus, comme représentant de la ville, un avis par lettre de suggérer quelqu'un pour lui succéder. Je pris des renseignements auprès de monsieur Simpson, percepteur des douanes à ce port. Je constatai que l'évaluateur adjoint était en charge depuis onze ou douze ans, et qu'il avait toujours rempli ses devoirs sans donner lieu à aucune plainte. Je recommandai de le nommer à la place de son chef, s'il était capable d'en remplir les fonctions. Mais, à ma grande surprise, l'adjoint fut laissé de côté et une autre personne fut nommée à la place d'évaluateur de ferromnerie. J'ai dû garder le silence jusqu'au moment où je puis réclamer dans cette Chambre.

Il y a quelques semaines, j'ai donné avis d'une motion par laquelle je demande si un successeur à monsieur Bryson a été nommé et si la nomination, dans le cas où elle aurait été faite, est permanente ou temporaire. Le ministre des douanes me répondit que la nomination était temporaire, qu'on voulait mettre le nouvel employé à l'essai avant de rendre sa position permanente.

Or, monsieur l'Orateur, pourquoi n'a-t-on pas nommé ainsi l'évaluateur-adjoint, temporairement, pour s'assurer s'il était capable de remplir ces fonctions? Je crois que ce n'eût été que justice. Pourquoi lui faire un passe-droit? Je ne voudrais jamais recommander un homme incapable ou non-méritant; mais l'évaluateur-adjoint, s'il n'est pas déqualifié, que ce soit un Canadien-français ou qu'il appartienne à toute autre nationalité, doit être nommé à la place laissée vacante par décès, comme dans le cas actuel. A l'instigation d'hommes jaloux ou envieux, on a fait jouer des influences contre l'évaluateur-adjoint. Je ne sais pas si le nouvel employé a été fait permanent; mais je trouve fort injuste qu'un bon employé qui a bien rempli ses devoirs depuis onze ou douze ans soit laissé de côté, et qu'on place un autre employé au-dessus de lui contre qui aucune plainte n'a été portée.

M. COURSOL.

S'il y a eu des plaintes, on aurait dû en faire rapport et ne pas agir d'après les dire de quelques personnes intéressées.

M. BOWELL: La correspondance échangée entre le percepteur des douanes et le département, au sujet de cette nomination, est très peu volumineuse, et les parties qui peuvent être produites seront soumises à la Chambre. Mon honorable ami de Montréal-Est (monsieur Coursol) m'excusera si je lui dis qu'il n'a pas déclaré à la Chambre tout ce qu'il sait au sujet de cette nomination. Depuis que j'occupe la position de ministre des douanes, j'ai toujours eu le désir de nommer les employés à la promotion. C'est ce qui a été fait à la douane de Montréal dans tous les cas où la chose a été possible. Depuis que je suis en charge, j'ai nommé quelqu'un du département à toutes les places qui sont devenues vacantes. Je dirai, en passant, que l'administration actuelle a toujours suivi ce système dans tous les cas où la chose était praticable.

Dans le cas actuel, on a cru devoir se départir de cette règle et faire une enquête sur l'aptitude de l'évaluateur adjoint; or, j'ai constaté qu'il n'était pas capable de remplir la place d'évaluateur de la ferromnerie dans un port aussi important que celui de Montréal. Mon honorable ami prétend que j'ai refusé de le nommer temporairement pour constater ses aptitudes. Or, l'honorable monsieur admet que le député-adjoint est en charge depuis onze ou douze ans; si d'après le rapport que m'a fait le percepteur, il n'est pas capable de bien remplir la place d'évaluateur en chef, bien qu'il puisse très-bien remplir celle d'évaluateur adjoint, je suis persuadé que la Chambre et le pays admettront qu'un essai était inutile et n'approuveront de ne l'avoir pas nommé à une place qu'il est incapable de remplir. Mon honorable prédécesseur, qui a plus d'expérience que moi, sait très-bien qu'une des grandes difficultés que rencontre un ministre des douanes est la nomination des évaluateurs. On en a nommé plusieurs qui n'ont pas les capacités voulues et qui ont laissé passer des envois qu'ils auraient dû retenir, parce qu'ils ne connaissaient pas la marchandises et d'autres qui indiquaient, clairement que les marchandises y étaient inscrites au-dessous de leur valeur, ce qui donne lieu à des plaintes continuelles des marchands qui présentent des factures exactes. Quelque

temps avant sa mort, M. Bryson vint me demander sa retraite pour raison de santé. Après lui avoir promis de faire valoir ses droits à la retraite auprès de mes collègues, je saisis cette occasion de lui demander des renseignements sur l'évaluateur adjoint. Monsieur Simpson était là et j'ajoutai : " Vous savez qu'à Montréal, j'ai toujours fait les nominations à l'ancienneté et j'ai l'intention de faire de même dans ce cas, pourvu que l'évaluateur adjoint soit capable de remplir la place." M. Bryson me dit alors positivement et distinctement que l'évaluateur adjoint n'était pas capable de remplir la place d'évaluateur en chef. Monsieur Simpson qui, comme je viens de le dire, était présent, alla plus loin et me dit que, plusieurs années auparavant, le bureau avait fait des démarches pour obtenir la nomination d'un évaluateur adjoint plus capable de remplir la place que le titulaire actuel. Monsieur Bryson désirait, depuis longtemps, avoir un aide capable de le remplacer lorsqu'il était absent, ce qui lui arrivait fréquemment à cause du mauvais état de sa santé. Je tiens beaucoup à ce que l'honorable monsieur et la Chambre comprennent bien que je n'ai d'autre désir que de nommer à la charge d'évaluateur en chef un homme de capacités reconnues, un homme dans lequel le commerce et le gouvernement puissent mettre une confiance absolue. Je ne désire en aucune façon, et le gouvernement ne désire point, contester la fidélité de l'évaluateur actuel et sa parfaite connaissance des devoirs qu'il a à remplir comme adjoint ; mais d'après les explications que je viens de donner, la Chambre peut voir qu'il n'est pas capable de remplir la place d'évaluateur en chef. Si j'avais la moindre preuve qu'il est capable, mon honorable ami n'aurait pas eu occasion de se plaindre, ni de soumettre sa motion à la Chambre. Comme je l'ai déjà dit, l'évaluateur doit avoir des habitudes commerciales. Un commis, un gardien peuvent, en peu de temps, se mettre au fait des devoirs de leurs charges ; mais l'évaluateur doit avoir une longue expérience et des connaissances spéciales pour remplir la place d'évaluateur en chef.

Après les explications que je viens de donner, mon honorable ami doit voir qu'en ne nommant pas l'évaluateur-adjoint à la place de chef, le gouvernement n'avait d'autre désir que de s'assurer les ser-

vices d'un employé capable. Mon honorable ami doit comprendre aussi qu'il serait inutile de l'essayer pendant trois ou quatre mois, puisque, depuis onze ou douze ans, il n'a donné aucune preuve qu'il possède les capacités nécessaires.

Je regrette que mon honorable ami ait imputé au percepteur de Montréal des motifs peu avouables. Je n'ai connaissance de rien de pareil, et si l'un quelconque de ses employés a droit à promotion, il sera le premier à le demander ; je ne vois pas non plus pourquoi monsieur Bryson ne dirait pas comme son chef. Par respect pour sa mémoire je dois dire que c'est bien à contrecoeur qu'il donna des renseignements. D'abord il refusa de répondre et, plus tard, il ne répondit qu'à contrecoeur. On me dit que dans les affaires graves, lorsque monsieur Bryson était malade, les envois étaient portés chez lui pour avoir des renseignements. J'espère que l'on ne me reprochera jamais de faute plus grave que celle de nommer toujours des gens qui sont capables de remplir leurs positions.

M. COURSOL : Malgré l'explication donnée par l'honorable ministre des douanes, malgré son langage fier et peu suivi, je persiste à dire qu'une grave injustice a été commise envers l'évaluateur adjoint de Montréal.

Les paroles de monsieur Bryson, avant sa mort, importent peu. L'honorable monsieur peut-il produire une lettre, un écrit quelconque accusant son adjoint d'incapacité ou d'abandon de ses devoirs pendant onze années de service ? S'il n'eût pas fait convenablement son service, à coup sûr monsieur Bryson aurait fait rapport contre lui. Quant au fait que des envois ont été portés à monsieur Bryson lorsqu'il était sur son lit de douleur, c'est une chose qui se pratique toujours dans les cas difficiles et cela ne prouve qu'une chose, c'est que l'adjoint est un employé diligent, obéissant et très-capable. S'il a mal rempli ses devoirs, où sont les preuves ? Cette accusation n'est-elle que le résultat de conversations particulières ? Plusieurs personnes de Montréal m'ont assuré que M. Fauteux remplissait très bien ses devoirs. Le percepteur des douanes n'est pas juge des capacités d'un évaluateur de la ferronnerie. Il a parlé d'après des "on-dit." Je défie l'honorable ministre de produire une seule

lettre prouvant que M. Fauteux n'est pas capable. Je parle chaleureusement de cette affaire parce que je sais que l'injustice ne sera pas réparée tant que l'honorable premier ministre ne s'en sera pas mêlé. On me dit que M. Hilton n'est pas permanent; j'espère donc que l'on essaiera M. Fauteux. Je ne mets point de fanatisme dans l'affaire. Lorsqu'on m'a signalé la chose, j'ignorais qu'un homme du dehors eût été nommé temporairement. Je ne soulève point du tout une question de nationalité; les employés devraient être nommés au mérite. M. Fauteux est allé trouver M. Simpson qui l'a reçu de la manière la plus grossière. M. Fauteux lui répondit qu'on le nommerait s'il n'était pas Canadien-français. M. Fauteux peut avoir eu tort; mais il ressentait l'injustice, et je crois qu'il a touché la note.

M. BOWELL: Quant à la question de nationalité, je répondrai qu'il y a sept ou huit évaluateurs à Montréal, et sur ce nombre, quatre Canadiens-français: un évaluateur en-chef et trois adjoints. Je nie formellement avoir été inspiré par un motif de nationalité dans toute cette affaire. Je me rappelle avoir promu, dans un des townships, un Canadien-français à la place d'un Anglais; et j'agissais ainsi parce qu'il était le suivant à l'ancienneté et était capable de remplir la place.

J'ai reçu une pétition signée de presque tous les marchands de ferronnerie de Montréal, recommandant la nomination de monsieur Hilton. Il n'a pas été nommé permanent; mais s'il continue à bien remplir la charge, je le recommanderai. On m'a généralement blâmé parce que j'ai nommé trop de Canadiens-français à la place d'Anglais, dans le Bas-Canada; et aujourd'hui, parce que je refuse dans un cas, l'aspirant n'étant pas capable de remplir la place, je n'attire les reproches de l'auteur de cette motion. L'honorable monsieur prétend insinuer que je profite du décès de monsieur Bryson pour donner cours à des faussetés relativement à son adjoint. Si telle est son idée, je lui renvoie l'insinuation avec tout le mépris qu'elle mérite.

M. COURSOL: Je maintiens tout ce que j'ai dit relativement à la manière dont l'honorable monsieur traite les Canadiens-français au port de Montréal, et lorsque la question sera appelée de nou-

veau, je lui reprocherai encore ses injustices.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR.

BILLS PRIVÉS.

TROISIÈMES LECTURES.

Les bills suivants sont considérés en comité général, rapportés, lus une troisième fois et passés:

Bill (No. 16) autorisant le règlement des affaires de la banque Stadacna.—(*Monsieur Vallée.*)

Bill (No. 50) amendant l'acte constituant la compagnie du chemin de fer de jonction d'Ontario et du Pacifique.—(*M. Williams.*)

Bill (No. 73) amendant l'acte concernant la compagnie du havre de Whitby.—(*M. Kirkpatrick.*)

Bill (No. 73) concernant le président, les directeurs et la compagnie de la banque du Nouveau-Brunswick.—(*Monsieur Burpee, Saint-Jean.*)

ACTE POUR LÉGALISER LES MARIAGES ENTRE BEAUX-FRÈRES ET BELLES-ŒURS.

[BILL No. 30]

(*M. Girouard, Jacques-Cartier.*)

TROISIÈME LECTURE.

M. GIROUARD (Jacques-Cartier): A cette phase du débat, il ne sera pas hors de propos de passer en revue l'histoire de ce projet de loi depuis qu'il est devant la Chambre, et de répondre à quelques-unes des objections qui ont été soulevées contre lui: c'est ce que je vais faire aussi brièvement que l'importance du sujet peut le permettre.

Le 16 février dernier, j'avais l'honneur de présenter le projet de loi suivant:

1. Le mariage est autorisé entre un homme et la sœur de sa femme décédée, ou avec la veuve de son frère décédé, pourvu qu'il n'existe aucun empêchement à ce mariage pour cause d'affinité entre eux, d'après les règles et canons de l'église, congrégation, prêtre, ministre ou officier qui célébrera ce mariage.

2. Tous mariages de cette nature contractés dans le passé sont par le présent déclarés valides, sauf seulement les cas, s'il en est, pendants devant les tribunaux.

On a objecté que, par cette législation, les membres de l'Église d'Angleterre seraient dans une position pire que sous les lois existantes qui—du moins pour Ontario et les provinces maritimes—décrètent que le mariage contracté entre beaux-frères et belles-sœurs peut être annulé seulement durant la vie des conjoints. On a prétendu—et il faut avouer que ce n'est

pas sans raison—que le mariage en question étant contraire à la confession de foi de l'Eglise d'Angleterre, se trouverait absolument prohibé en vertu de ce bill. C'est pourquoi, à la demande de quelques membres protestants, et spécialement de membres appartenant à cette Eglise, le bill fut retiré, avec l'intention de le remplacer par un autre, dans lequel il ne serait fait aucune réserve quant à la discipline et aux règles de l'Eglise, excepté en faveur de l'Eglise catholique; et le bill qui fut présenté subséquemment, c'est-à-dire le 27 février, se lit comme suit :

1. Le mariage entre un homme et la sœur de sa femme décédée, ou avec la veuve de son frère décédé sera légal et valide ;

Pourvu toujours que si dans quelque église ou congrégation religieuse dont les ministres sont autorisés à célébrer les mariages quelque dispense préalable, à raison d'affinité entre les parties, est nécessaire pour rendre ce mariage valide, cette dispense ait été préalablement obtenue conformément aux règles et usages de cette église ou congrégation religieuse ;

Et pourvu aussi que nul ministre officiant ne soit obligé de célébrer aucun tel mariage.

2. Tous mariages de cette nature déjà contractés comme susdit sont par le présent déclarés valides, sans seulement les cas, s'il en est, pendants devant les tribunaux.

Au cours du débat, les honorables députés de Durham-Ouest (M. Blake) et d'Argenteuil (monsieur Abbott) exprimèrent formellement l'opinion que le parlement fédéral n'avait pas le pouvoir d'établir le proviso concernant la dispense à être obtenue conformément aux règles de l'Eglise catholique. Ces savants juristes déclarèrent que cette matière se rattache à la célébration du mariage et tombe, conséquemment, sous la juridiction exclusive des législatures locales.

On doit se rappeler que le parlement fédéral et les législatures provinciales n'ont pas une juridiction réunie sur le sujet du mariage, ni, de fait, sur aucun autre sujet ; la juridiction de l'un est exclusive de celle des autres, et ce qui peut être fait par celles-ci ne peut pas l'être par l'autre. L'Acte de l'Amérique Britannique du Nord de 1867 décrète, section 91, par. 26, que "la juridiction du parlement du Canada s'étend à toutes les catégories de sujets suivants," savoir : "le mariage et le divorce." ; et, à la section 92, par. 12, que "dans chaque province la législature pourra exclusivement faire des lois relatives aux matières tom-

bant dans les catégories de sujets suivants," entr'autres "la célébration du mariage dans la province."

D'après ces décrets de notre constitution, il est évident, à mon avis, que ce parlement seul a juridiction—naturellement je parle au point de vue légal, et non au point de vue ecclésiastique—sur tout le sujet du mariage, sauf seulement sa célébration, et que les législatures locales n'ont aucune juridiction quelconque sur tout ce qui ne se rattache pas à la célébration du mariage. Par conséquent ce parlement seul peut déclarer qui contractera et qui ne contractera pas mariage aux yeux de la loi civile, et pour cette raison il ne saurait y avoir de doute, et il n'y a en cette Chambre qu'une seule opinion, que le parlement du Canada, et non les législatures provinciales, peut décréter que le mariage sera ou ne sera pas permis entre beaux-frères et belles-sœurs. Naturellement je me tiens toujours au point de vue légal, de la loi constitutionnelle de ce pays.

J'ai déjà exprimé l'opinion que la disposition "dispense" du bill concernant le mariage est constitutionnelle, qu'elle se rapporte, non à la célébration du mariage, mais à l'empêchement légal qui ne peut être enlevé que par ce parlement. Cependant, ainsi que je l'ai déjà dit, une opinion contraire a été exprimée fortement par les deux savants juristes que j'ai nommés tout à l'heure, et cette opinion est partagée par un personnage que nous considérons tous comme la meilleure autorité sur les questions constitutionnelles, le très-honorable chef du gouvernement (sir John A. Macdonald). Des membres éminents de cette Chambre, bien connus par leur attachement aux droits et aux intérêts de la province de Québec, et entr'autres l'honorable ministre des travaux publics et député des Trois-Rivières (monsieur Langevin), ont pareillement soulevé la constitutionnalité du proviso de la "dispense;" à leur instance spéciale, il fut biffé en comité général, et le bill, tel que rapporté par le comité, se lit maintenant comme suit :

1. Le mariage entre un homme et la sœur de sa femme décédée, ou avec la veuve de son frère décédé, sera légal.

2. Tous mariages de cette nature déjà contractés et à la suite desquels les parties vivront maritalement lors de la passation du présent acte, seront réputés avoir été légalement contractés.

Maintenant, quelles sont les objections contre le bill? D'abord, en ce qui concerne la province de Québec, un seul journal a écrit d'autorité contre lui. Je veux parler du *Journal des Trois-Rivières*, journal généralement bien informé sur les matières ecclésiastiques, mais peut-être pas aussi bien sur les questions constitutionnelles. Dans sa feuille du 5 du présent mois, il dénonce le bill, privé qu'il est de son proviso concernant la "dispense," comme simplement *immoral*. Dans plusieurs communications adressées à la *Minerve*, l'honorable T. J. J. Loranger, le juge de Sorel pensionné mais non à la retraite, a aussi dernièrement critiqué le bill du mariage avec tout le savoir, l'énergie et le grand talent qu'il possède. Bref, la haute position qu'occupe Sa Grandeur Monseigneur Lafleche, évêque des Trois-Rivières, comme l'un des dignitaires les plus distingués de l'Eglise catholique du Canada et l'un de ses théologiens les plus savants, me force de mentionner le fait que, dans une lettre qu'Elle m'a adressée, Sa Grandeur retire formellement l'adhésion qu'Elle avait d'abord donnée au bill, et proteste contre son adoption, à moins que la disposition concernant la dispense ne soit rétablie. Tous deux, Sa Grandeur et l'ex-juge Loranger, craignent que, en vertu du bill, un catholique puisse épouser sa belle-sœur sans avoir préalablement obtenu la dispense du Pape.

Je comprendrais cette objection si le bill devait mettre de côté la discipline et les règles de l'Eglise; mais je suis certain que telle n'est pas l'intention des honorables députés qui demandent l'effacement de la disposition "dispense"; tel n'est pas et tel ne peut pas être l'effet du bill. D'abord, il est bien connu que, dans la province de Québec du moins, les catholiques doivent se marier devant leur curé; ce point n'est pas discutable, et il a été reconnu par les écrivains en lois, ainsi que par les tribunaux. Naturellement le curé ne fera pas la célébration du mariage sans la dispense requise, et il faut ne pas perdre de vue que, dans la province de Québec du moins, le prêtre ou le ministre ne peut être forcé de célébrer un mariage contre sa conscience.

L'article 129 du code civil déclare que :

"Sont compétents à célébrer les mariages, tous prêtres, curés, ministres et autres fonctionnaires autorisés par la loi à tenir et garder registres de l'état civil.

M. GIROUARD.

"Cependant aucun des fonctionnaires ainsi autorisés ne peut être contraint à célébrer un mariage contre lequel il existe quelque empêchement, d'après les doctrines et croyances de sa religion, et la discipline de l'Eglise à laquelle il appartient."

Mais il y a plus. Je ferai respectueusement observer que l'article 125 du code étant amendé, comme il le sera, par ce bill, le pouvoir de "dispense" sera suffisamment reconnu par l'article 127; mais lors même qu'il ne le serait pas, il sera très facile de le définir plus expressément par un acte de la législature de Québec.

L'article 125 dit :

"En ligne collatérale, le mariage est prohibé entre le frère et la sœur légitimes ou naturels et entre les alliés au même degré, aussi légitimes ou naturels."

Après l'adoption du bill, il se lira comme suit :

"125. En ligne collatérale, le mariage est prohibé entre le frère et la sœur, légitimes ou naturels; mais il est permis entre un homme et la sœur de sa femme décédée, ou la veuve de son frère."

Il suffit de citer les articles suivants :

"126. Le mariage est aussi prohibé entre l'oncle et la nièce, la tante et le neveu.

"127. Les autres empêchements, admis d'après les différentes croyances religieuses, comme résultant de la parenté ou de l'affinité et d'autres causes, restent soumis aux règles suivies jusqu'ici dans les diverses églises et sociétés religieuses.

"Il en est de même quant au droit de dispenser de ces empêchements, lequel appartiendra, tel que ci-devant, à ceux qui en ont joui par le passé."

C'est aussi l'opinion de Sa Grandeur l'évêque des Trois-Rivières lui-même et de tous les évêques catholiques de la province de Québec, fait que les lettres suivantes, déjà publiées, établissent au-delà de tout doute :

Montréal, 23 février 1880.

MONSEIGNEUR.—Le débat du bill pour légaliser le mariage entre beaux-frères et belles-sœurs a commencé hier soir, c'est-à-dire le 27 février, comme Votre Grandeur aura pu le remarquer par les journaux de ce matin. Le point qui serait le plus contesté par les protestants, est la reconnaissance par l'Etat du droit de dispense de l'empêchement résultant de l'affinité.

Votre Grandeur serait elle satisfaite de voir l'article 125 du code abrogé de manière à légaliser le mariage en question sans rien dire de plus? Ne pensez vous pas qu'alors le droit de dispense serait suffisamment sauvegardé par l'article 127?

En m'adressant votre réponse à Ottawa, vous obligerez

Votre obéissant serviteur,
D. GIROUARD.

Evêché des Trois-Rivières,
5 mars 1880.

D. GIROUARD, Ecr., M. P.,

Mon cher monsieur,—Je regrette que votre projet de loi pour la reconnaissance légale des mariages entre beaux-frères et belles-sœurs ne puisse passer tel qu'il a été proposé. Cependant, l'abrogation de cette prohibition de l'article 125 du C. C. étant favorable à la liberté de l'Eglise, je n'ai pas objection à ce qu'elle soit faite purement et simplement, laissant la dispense de cet empêchement comme celle des autres empêchements aux autorités telles que désignées dans l'article 127.

Sur ce, je prie Dieu de vous avoir en sa sainte garde et je demeure

Votre tout dévoué serviteur,
(Signé) † L. F.
Evêque des Trois-Rivières.

Cie. de télégraphe de Montréal,
2 mars 1880.

(Télégramme de Rimouski à D. Girouard.)

Lettre reçue ce matin; votre proposition suffira et me satisfait.

† Evêque de Rimouski.

Sherbrooke, 1er mars 1880.

D. GIROUARD, Ecr., M. P., Ottawa.

Monsieur,—Je crois qu'il suffit d'abroger l'article 125 du Code de manière à légaliser le mariage dont il est question au parlement fédéral; je suis d'opinion aussi que le droit de dispenser est suffisamment sauvegardé par l'article 127.

Mais, ne serait-il pas à propos d'abroger en même temps l'article 126 qui prohibe le mariage entre l'oncle et la nièce, la tante et le neveu?

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre dévoué serviteur,

(Signé)
† ANTOINE, Ev. de Sherbrooke.

Montréal, 29 février 1880.

Mon cher monsieur,—Je crois en effet que l'article 127 constate suffisamment le droit de dispense et que votre plan de faire légaliser les mariages en question, en corrigeant l'article 125, sera pour le mieux.

Je vous souhaite succès et suis votre tout dévoué

(Signé)
† EDOUARD CHS., Ev. de Montréal.

St. Hyacinthe, 29 février 1880.

D. GIROUARD, Ecr., M. P., Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer, en réponse à votre lettre d'hier, que je serais

satisfait de voir disparaître de notre Code, non-seulement l'article 125, mais aussi l'article 126, qui en bien des cas sont très embarrassants pour nous autres catholiques. Les évêques et les curés réagissent de toutes leurs forces, comme l'Eglise leur en fait un devoir, contre les mariages contractés entre parents si rapprochés; mais il est des circonstances où, pour le bien des intéressés, l'honneur des familles et la sauvegarde de la morale publique, ils sont obligés de faire de semblables mariages, après avoir obtenu du Pape toutes les dispenses requises en pareil cas. On nous rendrait donc un véritable service en éliminant du Code ces deux articles qui, à mon avis, n'auraient jamais dû y être introduits.

L'article 127 pourrait être maintenu, mais formulé comme suit: 127. Les empêchements de mariages admis d'après, etc. Les règles catholiques concernant nos empêchements dirimants de mariage et notre droit d'en dispenser y sont reconnus et suffisamment sauvegardés. Je ne verrais donc aucun inconvénient à garder cet article, en y faisant la légère modification que je suggère.

En vous souhaitant succès, je demeure bien sincèrement

Votre tout dévoué serviteur,
† L. Z., Ev. de St. Hyacinthe.

ARCHEVÊCHÉ DE QUÉBEC,
Québec, 1er mars 1880.

D. GIROUARD, Ecr., M. P., Ottawa.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 28 février: 1o. Il serait fort à désirer que le bill concernant les mariages entre beaux-frères et belles-sœurs fût passé tel que proposé en second lieu par vous, car il servirait non-seulement pour la province de Québec, mais aussi pour tout le Canada;

2o. En vous contentant d'abroger la seconde partie de l'article 125 du code civil du Bas-Canada, vous pourriez sans doute d'une manière satisfaisante à légaliser les mariages pour notre province, mais non pour les autres, et chacune d'elles viendra à son tour demander une loi plus ou moins contraire aux règles de la discipline ecclésiastique catholique.

Chez nous, l'article 127 laisse subsister l'empêchement jusqu'à ce qu'il ait été levé par une dispense, mais en sera-t-il de même dans les autres provinces?

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre très-dévoué serviteur,
(Signé) † E. A., Arch. de Québec.

Québec, 1er avril 1880.

C. RINFRET, Ecr., M. P., Ottawa.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre d'hier je regrette profondément que le bill de monsieur Girouard n'ait aucune chance de passer avec les dispositions que j'ai suggérées à ce monsieur, ainsi qu'à monsieur Vallée, dans différentes lettres que je leur ai écrites à ce sujet. Cependant, à défaut de mieux, je crois qu'il y aurait encore moins d'inconvénients à adopter le bill

tel qu'amendé en comité général, plutôt que de laisser cette question délicate dans l'état d'incertitude où les articles 125 et 127 de notre code civil du Bas-Canada l'ont laissée.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
† E. A., Archevêque de Québec.

Le bill a aussi l'appui du clergé catholique romain de la province d'Ontario, ainsi qu'en fait foi la correspondance suivante également publiée par les journaux

Ottawa, 2 mars 1880.

MONSIEUR, — Votre Grandeur a sans doute remarqué, par le rapport des débats qui ont eu lieu sur mon bill pour légaliser le mariage entre un homme et la sœur de sa femme décédée, que l'opposition à ce bill est principalement restreinte au proviso qui reconnaît le droit de l'Eglise catholique d'accorder la dispense préalable du Pape. Sans ce proviso, le bill a une grande chance de passer. Plusieurs députés catholiques de votre province désireraient savoir s'ils doivent voter pour légaliser ces mariages purement et simplement, sans insister sur aucune réserve quant à la discipline ou aux règles de l'Eglise

Une réponse obligera,
Monseigneur,
Votre obéissant serviteur,
D. GIROUARD.

Bracebridge, Ont., 5 mars 1880.

GIROUARD, écr., M. P.

CHER MONSIEUR, — Quoique le mariage d'un homme avec la sœur de sa femme décédée soit prohibé par l'Eglise catholique en règle générale, cependant nous sommes quelques fois dans la nécessité de nous adresser au int-Siège pour en obtenir une dispense pour ces sortes de mariages. Aussi, je considère que ce sera une consolation de savoir que l'Etat reconnaît la validité de ces unions. J'approuve hautement la teneur de votre bill. J'espère qu'il sera adopté tel qu'il est. Mais si le premier proviso ne peut passer, tâchez de faire passer le second.

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant serviteur,
† JOHN FRANCIS JAMOT,
Evêque de Sarepta,
Vicaire apostolique du Canada septentrional.

Toronto, 4 mars 1880.

D. GIROUARD, Ecr., M. P.

CHER MONSIEUR, — Je crois qu'un catholique peut voter pour le bill en question, attendu que l'Eglise accorde, pour de graves raisons, une dispense pour épouser la sœur d'une femme décédée, etc.

L'inconvénient est très sérieux dans le cas où une dispense est accordée par l'Eglise et non par l'Etat. L'Etat regarde comme invalide un mariage que l'Eglise tient pour valide à cause de la dispense, et l'Etat regarde les enfants

M. GIROUARD.

comme illégitimes et déqualifiés à hériter des biens de leurs parents.

Au sujet de la disposition relative à la dispense, je pense que dans un parlement comme le vôtre, les députés catholiques peuvent la laisser passer, car il est supposé qu'un catholique obtiendra toujours une dispense de son évêque ou du Pape, quand la chose sera nécessaire.

On pourrait maintenir le proviso à l'effet qu'un prêtre ou un ministre ne doit pas être obligé de célébrer un mariage contre les règles de son Eglise. Si un député catholique a des scrupules à voter en faveur de ce bill, il peut s'abstenir de voter.

J'ai l'honneur d'être

Votre dévoué serviteur,
† JOHN JOSEPH LYNCH,
Archevêque de Toronto.

OTTAWA, 16 mars 1880.

D. GIROUARD, Ecr., M. P.

MONSIEUR, — Comme l'Eglise catholique permet, dans des circonstances spéciales, pour de graves raisons, les mariages entre beaux-frères et belles-sœurs, votre bill tel qu'amendé par le comité général de la Chambre, à l'effet de légaliser ces mariages, rencontre mes vœux, en l'absence de quelque chose de mieux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre humble serviteur,
† J. THOMAS, Evêque d'Ottawa.

Voyons maintenant quelle est l'opinion générale parmi les protestants de ce pays. Est-elle pour ou contre le projet de loi ? Où sont ceux qui ont fait des requêtes en faveur de la mesure ? demandent ses adversaires. L'honorable député de Leeds (monsieur Jones), disait l'autre soir que le bill avait été présenté dans l'intérêt de certains particuliers, et que c'était pour cela qu'on voulait hâter son adoption par la Chambre.

Permettez-moi, M. l'Orateur, de lui dire qu'en ce qui me concerne personnellement je n'ai pas le moindre intérêt en jeu ; je lui dirai même — si cette information peut l'engager à cesser son opposition et calmer son esprit — que je n'ai aucune belle-sœur à épouser ; je dois confesser que je ne conçois pas qu'un homme puisse éprouver pour sa belle-sœur cet amour et cette affection qui sont nécessaires pour rendre un mariage heureux.

Mais, M. l'Orateur, ce que nous ne prouvons pas nous-mêmes, d'autres peuvent l'éprouver. Des centaines de ces mariages prohibés ont été contractés durant les quinze ou vingt dernières années. Si la dispense nécessaire est obtenue, le prêtre catholique n'hésite pas à célébrer la cérémonie, et si parmi les

protestants il ne se trouve point de ministre disposé à en faire autant, les intérêts traversent la frontière au-delà de laquelle ils sont toujours certains de trouver ce qui leur manque.

Ce bill est présenté uniquement dans l'intérêt de nos populations, plus comme mesure utile pour l'avenir que pour remédier au passé, attendu que ses dispositions n'affectent pas les mariages dans lesquels un des conjoints est mort.

Je regrette excessivement que le cas pénible de la malheureuse dame que j'ai mentionné en présentant mon projet de loi et qui a mérité la sympathie de l'honorable député d'Ottawa (monsieur Wright) ne soit pas couvert par le bill tel qu'amendé et rapporté par le comité.

L'honorable député de Leeds nous avait dit, il y a quatre ou cinq semaines, que si l'occasion lui en était donnée, l'Eglise d'Angleterre protesterait. Cette occasion a été fournie, et qu'avons-nous vu? Une agitation contre le bill? Non, monsieur l'Orateur; au contraire, une agitation en sa faveur.

On pourrait à peine citer un journal qui soit défavorable à la mesure; loin de là, les principaux journaux du Canada, français et anglais, catholiques et protestants, se sont prononcés en sa faveur dans les termes les moins équivoques. Je défie ceux de mes honorables adversaires de citer un seul article de journaux indépendants qui les approuve dans leur démarche si peu généreuse.

Cependant, s'ils n'ont pas eu plus de sympathies, ce n'est pas faute d'efforts de leur part. De volumineuses et savantes brochures ont été écrites par les plus éminents dignitaires de l'Eglise, et nul doute que celle de Sa Seigneurie. l'évêque Binney, de la Nouvelle-Ecosse, exposant dans le style le plus vigoureux possible, les "raisons qui doivent faire rejeter les changements qu'on veut apporter à la loi du mariage," visait à produire un grand effet.

On a fait aussi imprimer et distribuer par milliers des feuilles contenant le compte-rendu de discours prononcés dans une assemblée qu'on pourrait supposer avoir été convoquée expressément pour influencer notre parlement et qui eut lieu à Londres, Angleterre, le 26 février dernier, pour opposer "le bill à l'effet de légaliser le mariage (non avec la femme d'un frère décédé, mais seulement) avec la

sœur d'une femme décédée." Les différentes congrégations répandues dans le pays ont également préparé avec soin des requêtes qui ont été imprimées et mises en circulation pour être signées.

Et quel a été le résultat de cette vaste propagande? Des requêtes nous sont venues, non des villes et des grands centres, mais de trente et une petites et obscures paroisses de l'Eglise d'Angleterre, dans la Nouvelle-Ecosse; une de l'Eglise Saint-Paul, Chatham, Nouveau-Brunswick; trois de l'île du Prince-Edouard, c'est-à-dire de Milton, Summerside et Crapaud; une de quelques-uns des ministres et laïques de l'Eglise anglicane, de Kingston, Ontario. Nous sommes encore à en attendre de Gananoque, l'importante ville dans laquelle réside l'honorable chef des adversaires de ce bill, ainsi que des autres villes d'Ontario et de la Confédération. Il ne nous en est pas venu de Québec ni des autres provinces, excepté de l'Eglise d'Angleterre.

Il faut remarquer que ces requêtes de "paroisses" sont toutes semblables et ont la forme de circulaires imprimées; elles n'émanent pas des paroisses ou congrégations comme corps, mais seulement de quelques individus, cinq ou six, dont on n'indique ni l'occupation ni la position, qui bien souvent ne savent ni lire ni écrire et qui, en fin de compte, ne sont pas précédés de leurs titulaires. Néanmoins, pour rendre ample justice à ces requérants, il vaut mieux donner ici le texte de leur protestation :

A l'honorable Chambre des Communes de la Confédération du Canada.

La requête des soussignés, membres de l'Eglise d'Angleterre, dans la paroisse (ou mission) de

EXPOSE HUMBLEMENT :

Que vos requérants ont été très alarmés par la présentation dans votre honorable Chambre d'un bill qui doit effectuer de sérieux changements dans les lois légalisant le mariage d'un homme avec la sœur de sa femme décédée et d'une femme avec le frère de son mari décédé. Que vos requérants sont persuadés qu'une pareille modification dans le tableau des degrés prohibés portera une atteinte sérieuse au bien-être de la société, au confort et au bonheur de plusieurs ménages où des personnes entre lesquelles existent des liens d'affinité ont été habitues à se regarder les unes les autres comme s'il y avait entre elles consanguinité et qui jouissent d'heureuses relations comme frères et sœurs sans aucune arrière-pensée du mal.

Vos requérants pensent que l'un des mariages qu'ils aient de légaliser est expressément défendu

par la Sainte Ecriture et que la prohibition des autres est implicite, et ils ne peuvent admettre qu'une autorité quelconque, ecclésiastique ou civile, ait le pouvoir de dispenser de cette prohibition.

Que vos requérants s'opposent spécialement au proviso du bill qui fait une distinction entre les mariages où les parties contractantes sont membres d'un corps religieux et d'autres mariages, et ce qu'il introduit une distinction introduit un élément de confusion et d'incertitude ; et ils prétendent que tous ces mariages sont légaux ou illégaux dans chaque cas, sans égard aux circonstances d'une division quelconque de l'Eglise.

Qu'au nom des enfants qui pourraient être privés de leurs mères, vos requérants demandent que la position actuelle de la sœur survivante relativement au veuf ne soit pas changée, attendu que ce changement priverait nécessairement les enfants sans mères des soins affectueux de leur tante au moment où ces soins leur seraient le plus salutaires et dont la loi actuelle leur donne la jouissance.

Enfin, vos requérants exposent qu'avant de modifier les lois du mariage, ample loisir doit être donné à l'étudier mûrement une question à laquelle tout le monde est plus ou moins intéressé, afin que ceux qui s'y opposent puissent avoir le temps de présenter leurs objections ; que ce loisir n'a pas été donné pour le bill qui est actuellement devant votre honorable Chambre, et que pour cette raison, ainsi que pour les autres plus haut énumérées, il soit rejeté.

Voyons maintenant, monsieur l'Orateur, quelle est l'attitude du clergé protestant. D'un côté les évêques de l'Eglise d'Angleterre sont presque unanimes contre le bill.

Voici les termes de leur requête collective :

Que vos requérants ont appris avec surprise et avec alarme qu'un bill a été présenté à votre honorable Chambre pour légaliser le mariage d'un homme avec la sœur d'une femme décédée, ainsi que pour légaliser le mariage d'une femme avec le frère de son mari décédé.

Vos requérants exposent que plusieurs maux sérieux résulteraient de ce changement dans la loi fondamentale du mariage qui a déclaré que par le mariage les deux conjoints ne font qu'un seul corps, ainsi que dans la coutume mémoriale fondée sur cette loi, d'après laquelle les degrés prohibés d'affinité et de consanguinité doivent être identiques.

Vos requérants exposent de plus qu'il n'y a pas dans un Etat de source plus féconde de corruption de la morale que le relâchement sur le sujet du mariage ; et ils ont de graves raisons pour craindre que, si le bill devient loi, il ne s'élève bientôt d'autres causes d'union illégales qu'il serait difficile, sinon impossible, de rejeter ; et que l'immoralité générale ne soit encouragée. Pour ces raisons et pour d'autres encore qu'ils s'abstiennent d'énumérer, vos requérants prient vivement votre honorable Chambre de ne pas consentir à ce que le bill en

question devienne loi, et ils ne cesseront de prier, etc.

JOHN FREDERICTON, métropolitain du Canada ; H., Nouvelle-Ecosse ; J. T., Ontario ; J. W., Québec ; T. B., Niagara ; W. B., Montréal ; A., Toronto.

Ces évêques ont, de plus, envoyé leur requête respective dans laquelle ils exposent les mêmes raisons plus au long. L'évêque d'Huron a également transmis son protêt.

Mais contre ces représentations, non de tout le clergé et de tous les laïques de l'Eglise d'Angleterre, non contre cette branche importante du christianisme comme corps, mais seulement de l'épiscopat de cette église, il nous est venu un grand nombre de témoignages favorables de toutes les nuances de la foi protestante.

Il ne faut pas oublier que le presbytère (conseil) de London, Ontario, siégeait au moment où le bill fut présenté, et si ce corps religieux lui avait été défavorable, il aurait sans doute envoyé une requête en conséquence. Il est vrai que le presbytère de Montréal vient de demander au parlement de retarder ses procédures jusqu'à la prochaine assemblée générale annuelle de l'Eglise presbytérienne du Canada, au mois de juin prochain ; mais, d'après le texte de la requête, on serait porté à croire que la raison de cette demande est la partie du bill qui légalise le mariage avec la veuve d'un frère. D'un autre côté, nous ne savons pas qui constituait ce presbytère à Montréal, ni qui était présent à la réunion où la requête fut décidée, ni quand cette réunion eut lieu ; bref, on ne nous dit même pas si la requête était bien réellement autorisée.

Nous voyons aussi que l'association ministérielle protestante de Montréal, ouverte à tous les ministres protestants, dans une assemblée à laquelle assistaient plusieurs ministres presbytériens, s'est unanimement prononcée en faveur du projet de loi. Le clergé méthodiste de Toronto a fait une déclaration semblable. Un de ses premiers avocats a été le révérend Gavin Lang, ministre de l'église de Saint-André (Eglise d'Ecosse), Montréal. Sa lettre à l'honorable député de Montréal-Ouest (monsieur Gault), ainsi que celles d'autres membres du clergé protestant, seront sans doute lues avec intérêt. Pas plus tard qu'hier, une requête fut présentée à ce parlement, signée par tous ou presque

tous les ministres protestants de Montréal appartenant à l'Église d'Angleterre—au nombre de trente-deux—demandant que le bill soit adopté et devienne loi. Ces témoignages favorables méritent d'être conservés, et on me pardonnera si, pour consultation future, je les insère ici :

Le révérend Gavin Lang (Église d'Ecosse), écrit :

Montréal, 27 février 1880.

CHER MONSIEUR GAULT,—Je vous remercie beaucoup de m'avoir envoyé une copie du bill de M. Girouard, légalisant le mariage avec la sœur de la femme décédée, etc. Pour ma part, j'en approuve de tout cœur le principe, et j'espère qu'il deviendra loi.

Il m'a semblé que je ferais bien de vous dire qu'à la surprise du plus grand nombre, le corps presbytérien uni des dissidents, en Ecosse, a déclaré l'année dernière qu'il ne peut considérer plus longtemps anti-chrétiens les mariages comme ceux que touche le bill de M. Girouard. Ses ministres ont la permission de célébrer ces mariages et d'admettre aux privilèges de leur communion ceux qui les contractent. L'importance et la signification de cette action, de la part d'un corps rigoureusement évangélique, ne sauraient être exagérées.

L'attitude de votre Église et de la mienne, toutes deux nationales et les seules Églises d'Etat de l'empire, doit nécessairement être déterminée par celle des législateurs. Puisque le parlement sanctionne les mariages avec les sœurs des femmes décédées, nous devons en faire autant. Je parle pour l'Église d'Ecosse, à laquelle j'appartiens, lorsque je dis que nous sommes prêts à célébrer ces mariages. Dans ma première paroisse, en Ecosse, j'avais un couple qui s'était uni de cette façon irrégulière (au point de vue ecclésiastique) hors du royaume et qui revint résider dans la paroisse. Je n'ai pas hésité à les considérer comme de bons paroissiens.

Sans doute l'Église de Rome prend une attitude différente sur cette manière, mais M. Girouard pourvoit à toute infraction à ses règles et à ses droits ; et elle a le droit d'affirmer ses opinions et ses vues.

Je vous serais très obligé d'offrir à notre commun ami, M. Girouard, les vœux sincères et ardents que je forme pour le succès de sa mesure. L'adoption de cette dernière par le parlement rendrait plus de service que nous ne saurions nous l'imaginer et ne serait nullement en conflit avec la parole de Dieu telle qu'interprétée par les catholiques romains ou par les protestants.

En vous renouvelant mes remerciements pour la courtoisie que vous m'avez témoignée par l'envoi d'une copie de ce bill important, et en vous offrant l'expression de ma vive sympathie à l'occasion de l'affliction qui vous a récemment éprouvé,

Je demeure

Bien sincèrement à vous,

GAVIN LANG.

M. H. GAULT, Ecr., M. P.

Le révérend J. Cordner, D. D., de l'Église unitairienne, écrit :

MONTRÉAL, 2 février 1880.

M. H. GAULT, Ecr., M. P.

CHER MONSIEUR.—Je vous remercie pour l'envoi d'une copie du bill "à l'effet de légaliser le mariage avec, etc." A mon sens, il serait dans l'intérêt de la morale et de bonne politique publique d'adopter une pareille mesure. Cependant j'omettrais les deux provisos, comme tendant à créer des complications. Mais plutôt que de laisser tomber la mesure, je les adopterais.

Bien à vous,

J. CORDNER.

L'association ministérielle de Montréal approuve le bill dans la lettre suivante :

MONTRÉAL, 922 rue Dorchester,
22 mars 1880.

CHER MONSIEUR,—Il existe en cette ville une société appelée " Association ministérielle de Montréal," ouverte à tous les ministres protestants de Montréal, et à laquelle, en plus, grand nombre d'entr'eux témoignent de leur bonne volonté en assistant à ses réunions. L'association s'est réunie ce matin et a discuté la légalité du mariage avec la sœur d'une femme décédée.

Après une intéressante conversation, il fut résolu que ceux qui étaient présents ne voyaient aucune interdiction biblique contre ces mariages et que de plus ils approuvaient le bill actuellement devant le parlement à l'effet de les légaliser. Cette opinion a été unanime parmi ceux qui assistaient à notre réunion de ce matin et auxquels le sujet avait été préalablement annoncé. Si l'assemblée avait été plus nombreuse, je n'ai aucun doute que le résultat aurait été substantiellement semblable, quoiqu'il aurait pu s'y trouver un ou deux dissidents.

Parmi ceux qui étaient présent et qui ont pleinement abondé dans le sens que je viens de dire se trouvaient les membres du clergé suivants : Révd. Gavin Lang, Église de Saint André (Église d'Ecosse) ; Révd. J. S. Black, Église Érakine (presbytérienne) ; Révd. J. H. Wells, Église presbytérienne américaine ; Révd. J. Roy, Église wesleyenne (congrégationnelle) ; Révd. J. Nichols, Église de Saint-Marc (presbytérienne) et moi-même.

Je suis autorisé de vous communiquer ce résultat

On pourrait croire, d'après l'opposition soulevée, qu'il s'agissait de forcer le mariage avec la sœur de la femme décédée. Il est étonnant que les gens ne veuillent pas laisser une question sur laquelle les plus hautes autorités exégétiques et ecclésiastiques sont divisées, au jugement et à la conscience d'individus qui peuvent être intéressés et aux lois des différentes Églises.

Je suis, monsieur,

Bien à vous,

J. FREDERICK STEVENSON,

Église Emmanuel (Congrégationnelle.)

M. H. GAULT, Ecr., M. P.

Le révérend James Roy (Wesleyen), écrit :

1464, rue Sainte-Catharine,
Montréal, 2 avril 1880.

M. H. GAULT, Ecr., M. P.

Cher monsieur, — Je dois vous remercier pour l'envoi d'une copie du *Bill* d'Ottawa, de mercredi dernier, et des lettres imprimées qu'elle contient.

Le témoignage du docteur de Sola est très précieus.

J'espère que vous réussirez à faire disparaître du Canada les obstacles qui s'opposent au mariage avec la sœur d'une femme défunte, tels que ceux que vise le bill de monsieur Gironard.

Je suis, mon cher monsieur,
Bien à vous,
JAMES ROY.

Voici maintenant la requête des ministres méthodistes de Toronto :

A l'honorable Chambre des Communes de la Confédération du Canada :

« La requête des soussignés, membres de l'Église méthodiste du Canada, résidant en la ville de Toronto, expose humblement : Que comme un bill à l'effet de légaliser le mariage avec la sœur d'une femme défunte a été présenté à l'examen et à la sanction législative des deux Chambres du parlement de la Confédération, vos requérants sont convaincus de la sagesse et de l'opportunité d'une telle mesure, ainsi que de la faiblesse des raisons invoquées à l'encontre ; c'est pourquoi vos requérants prient humblement votre honorable Chambre de décréter le principe du bill dans un statut, afin de donner l'autorité formelle et la protection de la loi au mariage d'un veuf avec la sœur de sa femme décédée.

En présentant cette requête à votre honorable Chambre, vos requérants demandent qu'il leur soit permis d'exposer brièvement quelques-unes des raisons pour lesquelles ils ont été obligés de prendre une attitude si différente de celle qui a été prise par d'autres requérants appartenant à quelques autres dénominations chrétiennes vis-à-vis du bill.

Il n'y a pas de liens du sang ou de relation qui rendraient ces mariages immoraux ou inconvenants. Il y a des cas nombreux où ils sont éminemment opportuns et favorisent, au-delà de tout doute, les meilleurs intérêts des parties concernées.

Jusqu'ici, il n'y a pas eu dans nos statuts de lois contre les mariages de cette nature, bien que nous sachions qu'ils sont considérés comme illégaux dans la Grande-Bretagne. Vû ces circonstances, se croyant dans les limites de la légalité et des convenances, quelques-uns de nos concitoyens canadiens les plus dignes et les plus respectés, ont formé des unions de ce genre. Notre plus haut tribunal législatif ferait une chose cruelle et mal avisée en adoptant une mesure qui paraîtrait mettre ces excellentes personnes dans une position d'infériorité et de proscription. Il n'existe pas de bonnes raisons qui empêchent que ces mariages reçoivent

la sanction formelle de la loi. Les intérêts d'ordre social, de propriété ou de moralité ne seraient pas sérieusement affectés par la promulgation d'une telle loi ; tandis que, dans bien des cas, le refus légal de ce privilège serait une injustice à l'égard de personnes dignes et innocentes dont les intérêts ne doivent pas être dédaignés par ceux auxquels est confiée la confection de nos lois.

A part la loi ecclésiastique créant une moralité artificielle qui n'a pas d'obligation chrétienne générale, on ne trouve d'objections plausibles contre la mesure proposée qu'en forçant l'interprétation d'un passage du 18^{me} chapitre du Lévitique, qui ne dit rien pour ni rien contre le mariage avec la sœur d'une femme décédée.

Le passage en question semble défendre simplement le mariage avec la belle-sœur pendant que la première femme vit. Le fait que la loi de Moïse rend obligatoire pour un homme, dans certains cas, d'épouser la femme de son frère défunt, est totalement incompatible avec l'interprétation que quelques-uns ont attachée à ce passage. Tel est le fait que les mariages de cette nature étaient d'usage parmi les Juifs ; ce qu'on ne comprend pas, s'ils pensaient que ce passage défendait ce qu'ils pratiquaient. M. Hirschfelder, le savant professeur d'hébreux et de littérature orientale à l'University College, Toronto, a démontré, dans son opuscule "A wife to her sister," que la version des Septante et la paraphrase chaldéenne rendent le passage du Lévitique de façon à ne laisser aucun doute sur le fait que ces mariages étaient permis ; aussi, qu'il n'y a pas de preuve que, tant que l'hébreux a été langue vivante, ce texte signifiait que ces mariages fussent défendus ; et que le Mishna ainsi que les écrits du savant Philo démontrent qu'aucune interprétation, comme celle que les écrivains modernes attachent à ce passage, ne lui était donnée dans les temps anciens par les Hébreux savants.

Dès lors, vos requérants trouvent quelque peu singulier que les représentants d'églises chrétiennes, sur la foi d'une interprétation forcée de ce qui n'est pas une prohibition tranchée, essaient d'empêcher la promulgation d'une loi qui se recommande d'elle-même à la raison, d'une loi qui a reçu à maintes reprises la sanction de la Chambre des Communes d'Angleterre et qui serait devenue loi dans la mère-patrie sans l'opposition de la Chambre des Pairs, opposition principalement suscitée par la puissante influence ecclésiastique qui domine dans ce corps législatif. L'idée d'établir sur une base aussi douteuse une prohibition contre toute la société est un exemple remarquable de la ténacité avec laquelle le peuple s'attache au côté d'une question qui a pour elle le prestige de l'autorité ecclésiastique et le préjugé.

Pour toutes les considérations qui viennent d'être exposées, et pour d'autres raisons, vos requérants prient instamment votre honorable Chambre d'accéder à la demande de ce mémoire et d'adopter une loi qui légalise le mariage contracté entre un veuf et la sœur de sa femme décédée.

E. HARTLEY DEWART, D. D., rédacteur du *Christian Guardian*.

JOHN POTTS, église métropolitaine.

GEORGE COCHRANE, président du district de Toronto.

S. D. HUNTER, pasteur de l'église de la rue Elm.

WM. BRIGGS, commissaire des livres, chambre des livres méthodistes.

J. POWELL, pasteur de l'église de la rue Richmond.

S. ROSE, D. D.

W. S. BLACKSLOCK, pasteur de l'église de la rue Bertheley.

THOS. W. CAMPBELL, B. D.

A. SUTHERLAND, D. D. secrétaire général de la société des missionnaires méthodistes.

W. J. HUNTER, D. D., pasteur de l'église méthodiste de la rue Floor.

W. H. WITHROW, rédacteur du *Sunday School*, E. M. du Canada.

JOHN B. BLACKSON, M. A., pasteur de l'église de la rue Sherb.

J. E. SANDERSON, M. A., pasteur de l'église Wood.

Voici la requête des ministres protestants de Montréal :

A la Chambre des Communes du Canada en parlement réunié.

La requête des soussignés, ministres protestants de différentes dénominations de la ville de Montréal, expose humblement :

1o. Qu'il a été présenté à votre honorable Chambre un bill à l'effet de légaliser le mariage avec la sœur d'une femme décédée, etc.

2o. Qu'il est à propos que ce bill devienne loi, avec l'entente que tous les ministres de la religion qui ont des objections de conscience contre ces mariages ont pleine liberté de refuser de les célébrer.

C'est pourquoi vos requérants prient humblement votre honorable Chambre d'adopter le dit bill.

Et vos requérants ne cesseront de prier.

HENRY WILKES, D. D., LL. D., principal du collège congr. de l'A. B. N.

GEORGE DOUGLAS, LL. D., principal du collège W. M.

J. COEDNER, LL. D. pasteur de l'église Em. Métropolitaine.

A. DE SOLA, LL. D., ministre de la Synagogue, rue Chenneville.

J. S. BLACK, église Erskine, Con. presbytérienne.

HUGH JOHNSTON.

A. H. MUNRO, pasteur de la première église Baptiste, Montréal.

D. V. LUCAS.

GEORGE CORNISH, LL. D., ministre cong.

WILLIAM HALL, M. A.

E. BÖTTERELL.

J. W. SPARLING, M. A., B. D.

A. J. BRAY, église cong. Zion.

H. F. BLAND.

J. F. STEPHENSON, LL. B., église Em. cong.

JOHN NICHOLS.

J. L. FOSTER, église cong. du Calvaire.

B. B. USHER, D. D., recteur de l'église épiscopale réformée de Saint-Barthelemy.

GEORGE H. WELLS, A. M., église presbytérienne.

JAMES ROY, église Wesley, congrégationnelle.

WM. J. SHAW, professeur du collège de théo. wesleyen.

WM. S. BARNES, église du Messie.

SAMUEL MASSEY, église Salem.

EDWARD WILSON, D. D., église épiscopale réformée de Saint-Barthelemy.

GAVIN LANG, église de Saint-André, église d'Ecosse.

LOUIS N. BEAUDRY, pasteur de la première église méthodiste française.

RÉV. H. ROSENVURG, ministre de la synagogue de la rue Saint-Constant.

DR. H. SUMNER, ministre luthérien de l'église protestante évangélique perm. de Montréal.

K. M. FENWICK, professeur au collège cong. de Montréal.

H. L. MACFADYEN, B. A., église de la rue des Inspecteurs.

JAMES ALLEN, pasteur de l'église méthodiste de la rue Sherbrooke.

EDWARD A. WARD, pasteur de l'église méthodiste de la pointe Saint-Charles, Montréal.

Montréal, 10 avril 1880.

M. J. M. Hirschfelder, professeur d'hébreux à l'Université de Toronto, écrit la lettre suivante au *Globe* de Toronto :

Au rédacteur du Globe :

Monsieur,—Je lis sur le *Globe* d'hier une lettre du révérend provost Whitaker, à propos du "mariage avec la sœur d'une femme décédée," dans laquelle ce révérend monsieur fait de la morale sur les conséquences qui peuvent résulter de l'abrogation de cette loi basée probablement sur la loi mosaïque telle que consignée au Lévit. xviii., 18.

Or, monsieur le rédacteur, il me semble qu'il aurait été plus conforme à la saine critique de prouver d'abord qu'une loi de ce genre se trouve réellement parmi les lois mosaïques concernant le mariage. Sans doute la législation d'un pays a parfaitement le droit d'établir une loi qui peut être avantageuse à la moralité ; mais soutenir qu'une telle loi est fondée sur l'enseignement divin des Ecritures est une tout autre affaire.

Dans mon traité sur ce sujet, j'ai pris cette question à l'origine même du mariage, Gen. ii., 24 ; j'ai ensuite examiné attentivement le passage du Lévit. xviii., 18, sur lequel la loi en question est supposée être fondée, et j'ai, je crois, démontré au-delà de tout doute qu'il est impossible d'interpréter ce passage comme prohibant un tel mariage. Cette question intéresse vivement grand nombre de personnes, et elles ont le droit de s'attendre que ceux qui la connaissent à fond leur prouvent clairement qu'elles ont transgressé, même sans le savoir, une loi aussi importante.

Voilà, pourquoi je demanderai au révérend provost Whitaker de vouloir bien répondre aux questions suivantes :

1. Comment les mots "causer de la jalousie (ou inimitié) : : à côté d'elle" (traduction littérale) doivent-ils être entendus ? Que signifient ces mots si la première sœur est dans sa tombe ?

2. Que signifient les mots "de son vivant" et pourquoi se trouvent-ils dans le texte : s'ils n'impliquent pas que le mariage n'était

prohibé que durant la vie de la première femme ?

3. Pourquoi l'écrivain sacé aurait-il réligé dans un langage aussi ambigu un commandement qu'il était nécessaire de faire comprendre par l'ignorant aussi bien que par le savant, s'il avait entendu défendre positivement "le mariage avec la sœur d'une femme décédée" ? L'expérience a démontré que 99 critiques sur 100 interprètent le passage comme défendant un tel mariage seulement du vivant de la première femme.

4. Pourquoi l'écrivain sacré ne s'exprime-t-il pas sur ce sujet aussi simplement que pour la loi qui défend le mariage avec la femme d'un frère décédé ? Il n'y a pas d'erreur possible sur ce langage. Voir Lévit. xviii., 16.

5. Comment se fait-il qu'on ne puisse découvrir la trace d'une telle loi parmi les anciens Juifs, mais qu'au contraire, des dispositions spéciales soient faites au sujet des lois de cette nature dans le Mishna qui contient les lois orales des Juifs, et auquel la plupart des Juifs attachent autant d'importance qu'aux lois mosaïques ?

Je joindrai ici, pour l'avantage de vos lecteurs, deux des nombreuses dispositions du Mishna. Ce qui suit est une traduction littérale, faite par moi-même, d'un ouvrage qui se trouve dans la bibliothèque de l'université : — " Si un homme dont la femme est partie pour un pays au-delà de la mer apprend qu'elle est morte, et s'il épouse la sœur de cette femme et que cette dernière revient ensuite, elle peut retourner à lui. . . . Après la mort de la première femme il peut, cependant, épouser encore la seconde." Puis : " Si, apprenant la mort de sa femme, il avait épousé sa sœur, mais étant ensuite informé que sa femme était alors vivante (il avait épousé la sœur), mais qu'elle est morte maintenant, alors l'enfant né avant la mort de la première femme est illégitime, mais non pas ceux qui naissent après cette mort." (Voir *Babylonian Talmud Treatise Yebamoth*, Tam. v., p. 94, Amsterdam Ed.)

Dans ce traité qui traite principalement des questions du mariage, on trouve même des passages où les mariages de cette nature sont encouragés ; ainsi par exemple, chap. iv., sec. 13, p. 49.

Comme cette question est en ce moment l'objet d'une grande attention, ici et en Angleterre, vous m'obligerez beaucoup, monsieur le rédacteur, en insérant dans votre important journal les observations qui précèdent.

Je suis, monsieur,

Bien à vous,

J. M. HIRSCHFELDER.

Toronto, 10 avril 1880.

Mais ce qui devra étonner les chrétiens qui prétendent que le projet de loi en question est contraire à l'ancien Testament, c'est que les Juifs croient à son principe et agissent en conséquence. Ce fait est établi dans une lettre remarquable du savant rabbi des Juifs de Montréal, le révérend monsieur de Sola, qui est aussi

professeur d'hébreux à l'université McGill. Voici cette lettre :

Montréal, 19 mars 1880.

Cher monsieur Girouard,

En réponse à votre lettre d'hier, il me fait plaisir de dire que votre projet de loi à l'effet de légaliser le mariage avec la sœur d'une femme décédée ou avec la veuve d'un frère défunt a mon approbation la plus entière. En ce qui concerne l'opinion des autorités juviques, elle a toujours été indubitablement en faveur de ces mariages, attendu que la synagogue (*ecclesia docens* du judaïsme) depuis Moïse jusqu'à nos jours les a toujours trouvés conformes à la volonté de Dieu et institués dans la loi qu'il a laissée à Moïse, son serviteur. Aussi la convenance de tels mariages n'a jamais été mise en doute par les docteurs juifs, anciens ou modernes.

Le mariage avec la veuve d'un frère *sans enfants* a toujours été déclaré d'autorité obligatoire, sauf dans les cas d'exemption acquise par les moyens indiqués dans la loi du Lévitique et expliqués plus au long dans le Talmud, traité "Yebamoth." Je n'ajouterais donc rien au sujet du mariage de cette nature.

Quant au mariage avec la sœur d'une femme décédée, il a toujours été permis par l'Eglise juive, et pratiqué par le peuple juif. Le passage du Lévitique, xviii, 18, qu'on a quelques fois cité comme prohibant ces mariages. D'après l'interprétation judaïque reçue et d'après la stricte analyse grammaticale, doit se lire comme suit : " Et la femme ne doit pas affiger sa sœur en découvrant sa nudité à côté d'elle, de son vivant." Laissant de côté pour un instant l'interprétation judaïque et nous rappelant que la polygamie, quoique ne prenant pas son origine dans la loi de Moïse et n'étant pas recommandée par elle, était tolérée par elle, nous pouvons avec raison conclure que les mots "de son vivant" sont employés simplement pour limiter la période durant laquelle ce mariage ne doit pas avoir lieu, et indiquer en même temps quand il peut se faire, c'est-à-dire après la mort de la femme.

C'est dans ce sens que le passage a été rendu dans le Targumim (traductions ou paraphrases du texte biblique) chaldéen, dans celui d'Onkelos, écrit avant le commencement de l'ère chrétienne, et dans celui de Jonathan qui réclame une antiquité encore plus reculée. Le Talmud, aussi ancien que l'Evangile et qui contient, non-seulement les lois et les préceptes reçus oralement et regardés comme obligatoires par le peuple hébreux, mais aussi son système de jurisprudence et l'exposition traditionnelle ou historique des Ecritures hébraïques, tout en prohibant (Traité Yebamoth, iv. 13) le mariage d'un homme avec la sœur de sa femme "bien qu'il ait pu divorcer d'avec sa femme," déclare très explicitement qu'il n'y a pas de prohibition de ce mariage, ni d'objection au dit mariage après la mort de sa femme, mais qu'il peut être alors célébré. Dans tous les écrits des derniers casuistes la même doctrine est enseignée, et, conséquemment, le mariage avec la sœur d'une femme décédée a toujours été et est encore pratiqué partout par le peuple juif.

Les commentateurs hébreux sont tous d'accord avec les enseignements de la Synagogue.

Ils nous font remarquer que les expressions "de son vivant" limitent la prohibition d'un mariage de cette nature à la vie de la femme, mais qu'elle ne va pas au-delà. Ils nous ont observé aussi (*inter alia* Rashi) que l'expression "Litsror" (l'affliger) est un mot dont l'acceptation première est, causer des troubles, ennuyer et, dans un sens secondaire, veut dire créer ou produire des troubles ou de l'affliction par la jalousie—ainsi que dans les différents dialectes—; et ils ajoutent que la limitation de ces mariages a été créée parce qu'il n'est ni naturel ni convenable que des sœurs qui doivent s'aimer soient placées dans des positions où la jalousie ou l'inimitié serait probablement excitée.

Et à ce propos je dois faire remarquer que le Mishna (le texte du Talmud) applique un mot dérivé de la même racine aux femmes additionnelles du polygame qu'il appelle "tsaroth" ou troubles.

Comme résumé de l'exposition hébraïque de ce texte, je vais citer l'éloquent et philosophe Don Isaac Abarbanel. Il dit très justement : "La raison assignée pour la prohibition est l'affliction ou "l'irritation" que la première femme éprouverait; mais cette irritation n'existerait pas dans le cas de sa mort, et c'est pour cela que le mariage avec la sœur est permis. Il n'est pas permis cependant si le mari divorce d'avec sa femme, parce que, comme elle vit encore, son irritation serait la même. D'après l'emploi de l'expression "de son vivant", nous voyons que toutes les autres espèces de relations prohibées sont d'une nature permanente et absolue, mais non le mariage avec une sœur de la femme, au sujet duquel, selon l'analogie du langage employé dans les autres unions prohibées, l'expression devrait être : "Tu ne découvrirais pas la nudité de la sœur de ta femme," expression qui n'est pas usitée, mais qui est employée sous une forme exceptionnelle. Mais la vérité est que le but du texte est simplement de défendre d'irriter ou d'affliger la femme en montrant une préférence pour sa sœur, et c'est aussi pour cela que le mariage est permis après la mort de la femme."

Avec cette citation, je pense en avoir écrit assez pour faire voir quelles sont les vues et la pratique de l'Église juive au sujet du mariage que vous voulez légaliser en Canada. Mes meilleurs souhaits sont pour le succès de votre bill que je considère de nature à servir la cause de la liberté civile et religieuse qui se trouve au fond, et celle de la moralité qu'il doit encourager. Lorsqu'une mesure sembla être destinée à soulager plusieurs personnes dignes et pieuses qu'une union illégale avait mises au ban public fut présentée en 1850 au parlement impérial par M. Stuart Wortley, elle fut dénoncée par un adversaire comme "scandaleuse, immorale et pernicieuse." Mais je pense que bien peu des adversaires de votre projet de loi seront disposés à aller aussi loin, surtout puisque grand nombre de dignitaires de l'Église chrétienne, protestants aussi bien que catholiques romains, se sont prononcés en sa faveur.

Vous avez pleine liberté de publier cette lettre, ainsi que vous le demandez.

Bien sincèrement,

ABRAHAM DE SOLA.

D. GIROUARD, Ecr., M. P.

En présence de ces témoignages, je crois pouvoir affirmer avec certitude que le mariage avec la sœur d'une femme décédée ou avec la veuve d'un frère n'est pas contraire aux Écritures telles que comprises par la majorité des chrétiens. En outre, il n'y a pas de doute que la loi de Moïse n'est pas toujours un guide sûr pour des chrétiens. La polygamie, ou pluralité de femmes, était admise ou du moins tolérée parmi les Juifs. On nous assure que Solomon eut sept cent femmes légitimes.

M. BOULTBEE: Et il fut appelé Solomon le Sage.

M. GIROUARD: Le mormonisme peut être défendu à l'aide du Lévitique, aussi bien que la prohibition du mariage avec la sœur d'une femme décédée, et même mieux. Personne, pas même le brave député de Leeds (monsieur Jones) ne voudrait introduire le mormonisme dans notre société chrétienne, parce qu'il se trouve dans l'ancien Testament. Bref on ne saurait prétendre que la restriction en question, que les adversaires du bill désirent perpétuer et rendre permanente n'est point basée sur la raison, la morale ou la loi naturelle; il n'y a pas de relation de sang ou consanguinité entre les parties. Et si le bill devait rendre ces mariages obligatoires, comme c'était quelquefois le cas sous les lois de Moïse, on comprendrait l'opposition de l'Église d'Angleterre.

Mais, dans l'avenir pas plus que dans le passé, nous ne voulons gêner la liberté religieuse ou civile du sujet, et les membres de l'Église d'Angleterre dont la conscience et la foi repousseraient ces unions, ne seraient pas le moins du monde empêchés de s'en abstenir.

On a prétendu que le bill, dans sa forme actuelle, introduit en ce pays le mariage civil. Il n'a certainement pas cet effet. J'ai toujours compris que le caractère de la loi du mariage dépend du caractère de celui qui le célèbre, et tant que le célébrant sera le prêtre ou le ministre des parties contractantes, il ne peut exister de crainte raisonnable que le mariage soit civil et non religieux. C'est la raison qui a porté les pères de notre constitution fédérale à placer la célébration du mariage sous le contrôle exclusif des législatures provinciales. Cette importante concession a été faite pour rassurer l'esprit de la population catholique de la province de Québec qui, comme conséquence, n'a

pas beaucoup à redouter des lois du parlement fédéral concernant le mariage, sauf la loi du divorce ; mais il faut espérer que ce parlement ne suivra jamais l'exemple du parlement anglais qui, pour employer les expressions d'un éminent écrivain légal protestant (Dr. Redfield), "a ravalé la célébration de cette union sacrée au niveau d'un simple contrat civil, en permettant sa célébration devant un magistrat civil et en abandonnant pratiquement le titre de son indissolubilité."

Un mot maintenant des objections sociales soulevées par les adversaires du projet de loi.

On a dit qu'il bouleversera les relations sociales et détruira celles qui existent entre beaux-frères et belles-sœurs, les sentiments honnêtes et purs qu'un homme éprouve pour la sœur de sa femme. Cette objection existe aujourd'hui, car ces mariages sont d'occurrence presque quotidienne ; l'opinion publique est décidément en leur faveur et ils sont reconnus socialement. Pourquoi, alors, maintenir une restriction dont le seul effet est de frapper du sceau de l'illégitimité, devant la loi du pays, les enfants qui naissent de ces mariages ?

Un des principaux journaux de Londres, Angleterre, le *Telegraph* du 7 mai 1879, relève l'objection de la manière vigoureuse qui suit : "Les sentiments d'un homme dans ces matières ne sont pas du tout affectés par les statuts, attendu que jusqu'ici aucune législature humaine n'a pu découvrir le moyen de modifier ou contrôler les affections domestiques par des actes du parlement. Le raisonnement de l'évêque de Londres paraît reposer sur la présomption, qui est en réalité aussi insultante que gratuite, que sans la loi qui empêche un homme d'épouser la sœur de sa femme décédée, chacun essaierait de salir cette relation aujourd'hui sans tache. Ce qu'il y a de mieux à faire, c'est de traiter cette question avec le même esprit que ceux dont le remède à toutes les difficultés sociales et politiques est la liberté."

Enfin, monsieur l'Orateur, et je termine par là : on s'est efforcé d'obtenir l'influence du beau sexe contre le bill. Mais quel fiasco ! Une ou deux femmes seulement, des côtes isolées du Cap-Breton, sous l'influence, sans doute, de la pression et de la contrainte exercées sur elles par

M. GIROUARD.

des maris sans pitié, ont apposé leur nom aux requêtes dont j'ai déjà parlé.

D'un autre côté, qu'avons-nous vu ? Une dame écrivant sous le nom de plume "Gunhilda" dans les colonnes du principal journal d'Ottawa, le *Citizen*, s'est jetée dans la mêlée, et elle a déployé tant de savoir et d'habileté qu'elle a forcé son adversaire, le vaillant évêque d'Ontario, à se retirer du combat. Ce brillant succès n'a rien d'étonnant : nous savons que les dames ont une manière tout simplement irrésistible de faire valoir leurs arguments.

Les paroles suivantes de la comtesse de Charlemont en est un exemple : "Il est un argument—et madame de Charlemont le considère comme très fort en faveur des mariages de cette nature—c'est que les adversaires insensés de ces mariages disent qu'une femme ne serait jamais en sûreté en admettant sa sœur dans sa maison, si, après la mort de la femme, un mariage entre le veuf et la sœur était possible.

"C'est pure folie. Quoi ! une idée aussi dégradante empêcherait une femme de garder avec elle une cousine, qui lui est souvent aussi chère qu'une sœur. Quoi ! si une bonne fille élève les enfants de sa sœur défunte, pour lesquels elle doit avoir une affection naturelle, les vieilles commères branleront la tête et la diffameront parce que, d'après la loi actuelle (qui n'existera pas toujours, nous l'espérons) elle est dans la maison de son beau-frère. Qui donc chérirait autant qu'elle ces pauvres petits enfants privés de leur mère ? Une étrangère ? Quoi ! la tante serait mise de côté pour une fille étourdie qui n'aurait aucune affection pour eux, peut-être même que de la répulsion !"

M. JONES : Je dois féliciter l'honorable député de Jacques-Cartier sur l'habileté avec laquelle il a exposée cette question devant la Chambre. Nous connaissons tous l'énergie qu'il déploie pour les causes dont il se charge. Je crois que depuis le 16 février, jour où il a proposé le projet de loi dont nous nous occupons en ce moment, il n'a cessé de s'en occuper, et il a fait un dossier qui pourrait être présenté devant n'importe quel tribunal du pays : c'est un dossier légal en règle.

Mais je n'envisage la question ni au point de vue légal ni au point de vue

civil : je me pose sur un terrain différent. Le bill est contraire à la loi de Dieu ; il est de nature à provoquer des troubles et des jalousies dans plus d'un ménage où, sans lui, règnerait la paix. L'honorable monsieur nous a dit que de nombreuses pétitions ont été présentées en faveur de ce bill. Or, comment ces pétitions sont-elles venues ? N'a-t-on pas écrit pour les avoir ? ne les a-t-on pas demandées ? L'honorable monsieur lui-même ne s'est-il pas adressé à tous les évêques, à tous les membres du clergé de son Eglise ? La Chambre a-t-elle été saisie, avant le 16 février, de requêtes favorables au bill ?

L'honorable monsieur nous a dit qu'il n'avait pas le moindre intérêt personnel dans le bill. Quels sont les amis pour lesquels il l'a présenté ? Il doit avoir dans toutes les parties du pays beaucoup d'amis, beaucoup d'adhérents pour lesquels il s'est imposé tout ce trouble, et cependant il nous dit froidement qu'il n'a été poussé que par des motifs de sympathie et de philanthropie et que son bill a pour objet le bien-être général.

Il nous dit aussi que l'Eglise d'Angleterre seule y est opposée. En ce qui concerne l'Eglise d'Angleterre, quand même elle serait seule adverse au bill, c'est un corps considérable et qui commande une grande influence dans le pays. Et quand nous voyons tous les évêques de l'Eglise anglicane du Canada, sauf ceux du Manitoba et de la Colombie britannique qui n'ont pas eu le temps de donner de leurs nouvelles, envoyer des requêtes contre le bill, je crois qu'il n'est que juste d'accorder le délai qu'on nous demande.

L'honorable monsieur nous dit que le corps presbytérien est en sa faveur. Mais le 3 mars dernier, une nombreuse assemblée de presbytériens d'Angleterre s'est opposée à un projet de loi de ce genre. Nous avons aussi vu des ministres de l'Eglise presbytérienne de Montréal avoir une assemblée adverse à ce bill ; et quand nous voyons d'autres corps publics également hostiles à la mesure, il n'est que juste, je le répète, d'accorder le délai demandé. Je pense que les conservateurs en cette Chambre et ceux qui siègent sur les banquettes ministérielles devraient souscrire à cette demande.

Je regrette beaucoup de voir la Chambre disposée à adopter ce projet de loi. Nous avons été pris par surprise, et plusieurs députés ont traité la mesure un

peu légèrement. Comme membre de l'Eglise d'Angleterre, je proteste contre cette mesure, car je crois que les synodes qui doivent se réunir au cours de l'été, auront l'occasion de l'examiner. Il n'existe pas de dissentiments, sur ce sujet, entre les évêques de l'Eglise d'Angleterre.

J'ai l'honneur de proposer :

“ Que le bill soit lu la troisième fois dans six mois.”

M. GAULT : Je ne vois aucune raison pour changer mon opinion au sujet de ce bill, et je ne vois pas non plus pourquoi il ne deviendrait pas loi.

M. CAMERON (Victoria-Nord) : L'honorable député de Leeds-Sud (monsieur Jones) a osé parler au nom de l'Eglise d'Angleterre comme étant opposée à ce bill. En ma qualité de membre de cette même Eglise, je nie qu'elle y soit opposée comme corps. Il est vrai que les évêques qui ont cru devoir adresser des pétitions à cette Chambre y sont adverses, mais il y a quelques évêques anglais qui ont voté en faveur de cette mesure en une ou deux occasions.

La base des objections contre la mesure ne se trouve que dans le rituel, et je ne partage pas l'opinion de ceux qui considèrent le rituel supérieur à la bible. Au double point de vue de la sainteté et de l'obligation, je suis surpris d'entendre l'honorable député de Leeds dire que la mesure a été regardée comme une plaisanterie.

Je ne pense pas que nous puissions considérer un projet de loi de cette importance comme une plaisanterie, quand nous nous rappelons comment cette question a été traitée en Angleterre. Il n'y a qu'une seule assertion, qui n'est pas appuyée, que la loi de Dieu est contraire à ce bill, et il n'existe pas de raisons sociales contre lui ; c'est pourquoi j'ose être d'avis qu'il devrait recevoir sa troisième lecture.

M. CHARLTON : Je crois qu'il y a beaucoup de force dans l'assertion de mon honorable ami de Leeds, qu'il n'y a pas de mouvement en faveur de ce projet de loi. Assurément il opère un changement très radical, et si nous l'adoptions durant cette session, je suis d'opinion que nous nous rendrions coupables d'une trop grande précipitation. C'est une matière de haute importance et au sujet de laquelle nous devrions vérifier plus sûrement le sentiment de nos corps religieux. Aussi j'es-

père que la mesure sera renvoyée à une autre session.

M. PLUMB : Il m'a fait peine de voir la manière dont l'honorable député de Victoria-Nord (monsieur Cameron) a parlé du rituel qui n'est pas du tout en question dans ce débat. Je ne pense pas que ce soit ici le lieu pour soulever des questions de cette nature, et ce n'est pas, selon moi, un moyen bien convenable de favoriser la passation du bill. Je m'avoue en faveur de l'amendement proposé par l'honorable député de Leeds.

M. WELDON : Etant du petit nombre de ceux qui sont opposés à ce projet de loi, je ne me sens pas disposé à donner un vote silencieux.

Lors de la seconde lecture, j'ai entendu mon honorable ami de Jacques-Cartier (monsieur Girouard) dire que cette mesure était semblable à celle qui avait été présentée dans la Chambre des Communes d'Angleterre, à l'exception des provisos qu'il y avait ajoutés. Néanmoins, je n'ai pu trouver dans ce bill une disposition légalisant le mariage avec le frère d'un mari décédé, et sir Thomas Chambers, qui avait présenté le bill dans la Chambre des Communes n'y a jamais intercalé une pareille proposition. Pour la législation nous prenons exemple sur la mère-patrie chez laquelle les questions sont agitées publiquement, des requêtes présentées, une association formée et les injustices mises au jour. Mais ici, pas d'exemples d'injustice, pas une seule pétition, pas même la plus légère agitation, jusqu'au jour où l'honorable député de Jacques-Cartier proposa son projet de loi. Je regrette qu'il l'ait présenté.

Quant au côté religieux de la question, c'est une affaire que les hommes doivent régler avec leur propre conscience. La chrétienté n'a eu qu'une voix unanime contre les mariages de cette nature. Nous savons que jusqu'en l'année 1550 aucune dispense n'était accordée par les Papes. Je vais lire un extrait d'un discours prononcé sur cette question, dans la Chambre des pairs, par lord O'Hagan.

Il disait :

« Ce principe a indubitablement été maintenu en tout temps depuis les premiers jours du christianisme. Il fut proclamé dans la constitution apostolique avant le concile de Nicée. Il devint partie de ce grand système de jurisprudence qui fut créé lorsque la civilisation chrétienne s'éleva sur les ruines de l'impérialisme usé et corrompu de Rome, basant

M. CHARLTON.

l'espoir du monde sur la sévérité et la continence des relations de famille, et relevant la femme de sa basse condition pour adoucir et purifier la société grossière qui l'entourait. Le code théodosien condamnait la pratique qu'on nous demande d'approuver et déclarait illégal le mariage avec la sœur d'une femme défunte ; et à partir de ce temps, pendant plusieurs siècles et même jusqu'à nos jours, la doctrine de ce code a été conservée intacte par des théologiens fameux et des conciles solennels. C'était la doctrine de Basile, d'Ambroise et d'Augustin ; c'était la doctrine de l'Orient et de l'Occident. Elle fut affirmée par des assemblées ecclésiastiques dans les différents pays de la chrétienté, à mesure qu'ils passaient successivement dans le bercail de l'Eglise, et elle reçut leur assentiment. Le pouvoir de dispense réclamé par les Papes a été d'abord disputé et nié, pour la raison que la prohibition était absolue et prescrite par la loi de Dieu. L'Eglise grecque, quelles qu'aient été sa décadence et ses lacunes, est un témoin vénérable de la discipline de l'antiquité chrétienne, et nous voyons que l'illégalité de ces mariages fut également affirmée par les luthériens et les calvinistes en Ecosse, à Genève et en France. »

Telle est l'opinion d'un lord irlandais qui occupait un rang très élevé au barreau et qui était catholique romain.

PLUSIEURS VOIX : Question ! question !

M. CASEY : Je me lève pour une question d'ordre. Je suis sûr, monsieur l'Orateur, que vous ne tolérerez pas ce désordre.

M. L'ORATEUR : A l'ordre !

M. WELDON : Une cause qui a recours au tapage et au tumulte pour faire cesser l'opposition doit être une mauvaise cause. Je pense que sur une question religieuse et sociale de cette importance, il est bon que nous tenions compte de l'opinion des corps religieux, et particulièrement de celle exprimée par l'Eglise d'Angleterre. Cette Eglise doit être écoutée. D'autres corps religieux ont demandé du délai, et je ne vois point pourquoi une question aussi grave sous son double aspect religieux et social ne serait pas remise à une autre session afin de donner plus de temps à la discussion et permettre de constater le sentiment public. Aussi, je crois de mon devoir d'appuyer l'amendement de l'honorable député de Leeds.

M. THOMPSON (Haldimand) : La pétition que j'ai eu l'honneur de présenter a été envoyée par l'évêque de la Nouvelle-Ecosse et, d'après ce que j'ai vu, tout-à-fait spontanée de sa part ; nous avons reçu, en outre, d'autres requêtes qui demandent du délai. Il n'a été envoyé

aucune pétition en faveur du bill, et je crois qu'il serait prématuré de l'adopter. D'autres dénominations désirent obtenir du temps, afin de faire connaître pleinement leurs vues à la Chambre, parce que ce bill entraîne un grand changement. Le presbytère de Toronto a adopté la résolution suivante :

“ Que le modérateur, Dr. Reid, le principal Caven, Dr. Gregg (*convener*) et le professeur McLaren forment un comité pour préparer des pétitions au gouverneur-général et aux deux Chambres du parlement, les priant de ne pas donner leur assentiment au bill, actuellement devant la Chambre, qui propose de légaliser le mariage entre un homme et la sœur de sa femme décédée ou avec la femme de son frère défunt. La requête sera soumise, pour approbation, à la prochaine réunion du presbytère.”

Il demande du délai, et je crois qu'il est juste de le lui accorder afin qu'il puisse faire connaître son opinion à la Chambre. Je demanderai à l'honorable auteur du bill de s'en tenir là, et de faire remettre sa passation à une autre année.

M. HOUDE : J'apprends qu'une certaine partie du public préférerait que le bill subit une légère modification dans sa rédaction, de manière à dire que les lois prohibant un tel mariage sont abrogées, au lieu de dire que ce mariage sera légal.

Quelques honorables députés feront peut-être observer qu'il n'y a pas beaucoup de différence entre les deux expressions ; mais des personnes dont l'opinion mérite déférence, même des juriconsultes éminents, prétendent que, en ce qui concerne la province de Québec spécialement, il existe une différence digne d'être remarquée.

Mon but est de ne laisser subsister aucun doute sur la possibilité d'appliquer l'article 127 du code civil de la province de Québec au mariage entre un homme et la sœur de sa femme décédée ou avec la veuve de son frère, comme il s'applique, par exemple, au mariage entre un homme et sa cousine. Par l'amendement que je vais proposer, s'il est adopté, l'article 125 se lira comme si le mariage entre un homme et la sœur de sa femme décédée ou avec la veuve de son frère n'avait jamais existé, pas plus qu'entre un homme et sa cousine ; tandis que le bill décrète que ce mariage sera légal.

C'est pourquoi je propose, en sous-amendement, secondé par monsieur Hur-

teau, que tous les mots après “ que ” dans la motion principale soient retranchés et remplacés par les suivants :

Le rapport ne soit pas maintenant approuvé, mais que le dit bill soit renvoyé de nouveau à un comité général, avec mandat et pouvoir d'insérer au lieu des clauses 1 et 2, les suivantes :

1. Toutes les lois prohibant le mariage entre un homme et la sœur de son épouse défunte, ou la veuve de son frère défunt sont, par le présent, abrogées.

2. Le présent acte s'appliquera aussi, comme si les lois par le présent abrogées n'avaient pas existé, à ceux des mariages ci-devant contractés dont les parties vivront comme mari et femme à l'époque de la passation du présent acte.

M. MACKENZIE : Quelles lois seront abrogées ? Il n'existe pas de telles lois.

M. HOUDE : Dans les provinces autres que celle de Québec, il y a la loi commune d'Angleterre.

M. MACKENZIE : Nous n'avons pas le pouvoir de toucher aux lois anglaises.

M. HOUDE : Je dis la loi commune d'Angleterre qui est devenue loi dans les provinces de cette Confédération, sauf celle de Québec. Dans la province de Québec il existe une loi, établie par des statuts, qui prohibe positivement les mariages de cette nature.

Dans les autres provinces elles peuvent seulement être annulées, mais dans la nôtre elles sont absolument nulles. Ce sont ces lois que je propose d'abroger. Là où ces lois n'existent pas, eh ! bien, elles ne seront pas abrogées.

M. CASEY : Je ne veux pas mettre en question les sentiments de Sa Grandeur l'Evêque des Trois-Rivières, mais je désire attirer l'attention sur la forme de cette résolution. Je doute fort que la Chambre puisse accepter cette motion. Elle a pour effet d'abroger les lois qui frappent d'illégalité les mariages de cette nature. Il n'existe pas de lois de ce genre au Canada, et je ne pense pas que nous puissions abroger des lois, excepté celles du Canada. Nous ne pouvons abroger une loi ecclésiastique qui rend ces mariages illégaux, et nous ne pouvons non plus abroger la loi commune d'Angleterre relative à ces mariages.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Je désire dire quelques mots sur cette question avant qu'elle ne soit mise aux voix, afin que, si j'ai à voter sur le même sujet l'année prochaine, on ne me taxe pas d'in-

conséquence. C'est une question très importante; mais je ne pense pas que le pays souffre beaucoup si elle est remise à douze mois, afin qu'elle puisse être étudiée davantage. Si ce bill n'est pas adopté et s'il revient à la prochaine session, je me croirai obligé de soutenir les principes qu'il consacre.

Motion faite :

Que le bill, tel que modifié en comité général, soit maintenant pris en considération.—(M. Girouard, Jacques-Cartier.)

Motion en amendement faite :

Que le dit bill, tel que modifié en comité général ne soit pas pris en considération maintenant, mais seulement d'aujourd'hui en six mois.—(M. Jones.)

Motion en sous amendement faite et question proposée :

Que tous les mots après "que" dans la dite motion, soient retranchés et remplacés par les suivants :—"le rapport ne soit pas maintenant approuvé, mais que le dit bill soit renvoyé de nouveau à un comité général, avec mandat et pouvoir d'insérer au lieu des clauses 1 et 2, les suivantes :

"1. Toutes lois prohibant le mariage entre un homme et la sœur de son épouse défunte, ou la veuve de son frère défunt, sont par le présent, abrogées.

"2. Le présent acte s'applique aussi, comme si les lois par le présent abrogées n'avaient pas existé, à ceux des mariages ci-devant contractés dont les parties vivront comme mari et femme à l'époque de la passation du présent acte."

La Chambre se divise. Pour, 10; contre, 130.

POUR :

Messieurs

Anglin	Hurteau
Bourbeau	Langevin
Cimon	Méthot
Désaulniers	Montplaisir
Houde	Vanasse—10

CONTRE :

Messieurs

Abbott	LaRue
Allison	Longley
Angers	McDonald (Pictou)
Arkell	Macdonell (Lanark N.)
Baby	Macdougall
Beauchesne	Mackenzie
Béchar	Macmillan
Benoit	McCallum
Bergeron	McCuaig
Bill	McGreevy
Blake	McInnes
Bolduc	McIsaac
Bourassa	McKay
Bowell	McLennan
Brooks	McLeod
Brown	McQuade

SIR SAMUEL L. TILLEY.

Bunster	McRory
Burnham	Malouin
Burpee (Sunbury)	Massue
Cameron (Huron Sud)	Merner
Cameron (Victoria N.)	Mousseau
Carling	Muttart
Caron	O'Connor
Cartwright	Ogden
Casey	Oliver
Charlton	Olivier
Cockburn (Muskoka)	Orton
Colby	Quimet
Coughlin	Paterson (Brant Sud)
Coupal	Paterson (Essex)
Coursol	Perrault
Currier	Pinsoaneault
Daoust	Plumb
DeCosm	Pope (Compton)
Desjardins	Poupore
Doull	Rinfret
Dugas	Robertson (Shelburne)
Dumont	Rochester
Elliott	Rogers
Farrow	Ross (Dundas)
Ferguson	Ross (Middlesex Ouest)
Fiset	Rouleau
Fitzsimmons	Routhier
Fleming	Royal
Fortin	Ryan (Montréal Centre)
Geoffrion	Rykert
Gillies	Schultz
Girouard (Jacq. Cartier)	Srивer
Grandbois	Shaw
Gunn	Smith (Selkirk)
Hackett	Stephenson
Haggart	Strange
Hay	Tellier
Hesson	Thompson (Cariboo)
Hilliard	Thompson (Haldimand)
Hooper	Tilley
Huntington	Vallée
Ives	Wallace (Norfolk S.)
Jackson	Weldon
Jones	White (Cardwell)
Killam	White (Hastings E.)
King	White (Renfrew Nord)
Kirkpatrick	Williams
Kranz	Wright
Landry	Yeo.—130

Motion résolue dans la négative.

Question proposée sur l'amendement—(M. Jones).

La Chambre se divise :—Pour, 34; contre, 108.

POUR :

Messieurs

Bourbeau	McLeod
Bowell	McQuade
Brooks	Montplaisir
Charlton	O'Connor
Coughlin	Olivier
Désaulniers	Paterson (Essex)
Doull	Plumb
Farrow	Pope (Compton)
Fleming	Rouleau
Geoffrion	Schultz
Houde	Stephenson
Jones	Thompson (Haldimand)

Kirkpatrick	Tilley
Langevin	Vanasse
McCuaig	Weldon
McIsaac	White (Renfrew N.)
McKay	Williams—34.

CONTRE :

Messieurs

Abbott	Jackson
Allison	Killam
Angers	King
Anglin	Kranz
Arkell	Landry
Baby	LaRue
Beauchesne	Longley
Béchar	McDonald (Picton)
Benoit	Macdonell (Lanark N.)
Bergeron	Macdougall
Bill	Mackenzie
Blake	Macmillan
Bolduc	McCallum
Bourassa	McGreevy
Brown	McInnes
Bunster	McLennan
Burnham	McRory
Burpee (Sunbury)	Malouin
Cameron (Huron S.)	Massue
Cameron (Victoria N.)	Merner
Carling	Méthot
Caron	Mousseau
Cartwright	Muttart
Casey	Ogden
Cimon	Oliver
Cockburn (Muskoka)	Orton
Colby	Ouimet
Costigan	Paterson (Brant Sud)
Coupal	Perrault
Coursol	Pinsonneault
Carrier	Poupore
Daoust	Rinfret
DeCosmos	Robertson (Shelburne)
Desjardins	Rochester
Dugas	Rogers
Dumont	Ross (Dundas)
Elliott	Ross (Middlesex Ouest)
Fiset	Routhier
Fitzsimmons	Royal
Fortin	Ryan (Montréal Centre)
Gigault	Rykert
Gillies	Scriver
Girouard (Jacques Cart.)	Shaw
Grandbois	Skinner
Gunn	Smith (Selkirk)
Hackett	Strange
Haggart	Tellier
Hay	Thompson (Caribee)
Hesson	Vallée
Hilliard	Wallace (Norfolk-Sud)
Hooper	White (Cardwell)
Huntington	White (Hasting E.)
Hurteau	Wright
Ives	Yeo—108.

Motion résolue dans la négative.

Concours, sur division, dans le bill tel que modifié.

Motion faite :

Que le dit bill soit maintenant lu la troisième fois.—(M. Girouard, Jacques-Cartier).

Motion en amendement faite et question proposée :

Que le dit bill ne soit pas maintenant lu la troisième fois, mais qu'il soit de nouveau renvoyé à un comité général, avec mandat et pouvoir de biffer la clause 1, permettant le mariage avec la veuve d'un frère défunt.—(M. Charlton).

La Chambre se divise :—Pour, 40 ; contre, 102.

POUR :

Messieurs

Blake	McLeod
Boulbee	McQuade
Bourbeau	Montplaisir
Brooks	O'Connor
Cartwright	Ogden
Charlton	Olivier
Cockburn (Muskoka)	Patterson (Essex)
Coughlin	Plumb
Desaulniers	Pope (Compton)
Farrow	Rouleau
Fleming	Schultz
Gillies	Smith (Selkirk)
Gunn	Stephenson
Houde	Thompson (Haldimand)
Huntington	Tilley
Jones	Vanasse
Kirkpatrick	Weldon
Langevin	White (Renfrew Nord)
McCuaig	Williams
McKay	Yeo.—40.

CONTRE :

Messieurs

Abbott	Killam
Allison	King
Angers	Kranz
Anglin	Landry
Arkell	Lane
Baby	Larue
Beauchesne	Longley
Béchar	McDonald (Picton)
Benoit	Macdonell (N. Lanark)
Bergeron	Macdougall
Bill	Mackenzie
Bolduc	Macmillan
Bourassa	McCallum
Bowell	McGreevy
Brown	McInnes
Bunster	McLennan
Burnham	McRory
Burpee (Sunbury)	Malouin
Cameron (Huron-Sud)	Massue
Cameron (Victoria N.)	Merner
Carling	Méthot
Caron	Mousseau
Casey	Muttart
Cimon	Oliver
Colby	Orton
Costigan	Ouimet
Coupal	Paterson (Brant Sud)
Coursol	Perrault
Carrier	Pinsonneault
Daoust	Poupore
Desjardins	Rinfret
Doull	Robertson (Shelburne)

Dugas	Rochester
Dumont	Rogers
Elliott	Ross (Dundas)
Fiset	Ross (Middlesex Ouest)
Fitzsimmons	Routhier
Fortin	Royal
Fulton	Ryan (Montréal Centre)
Gigault	Rykert
Girouard (Jacq. Cartier)	Scrifer
Grandbois	Shaw
Hackett	Skinner
Haggart	Strange
Hay	Tellier
Hesson	Thompson (Cariboo)
Hilliard	Vallée
Hooper	Wallace (Norfolk S.)
Hurteau	White (Cardwell)
Ives	White (Hastings Est)
Jackson	Wright.—102.

Motion résolue dans négative.

Le bill est lu la troisième fois et adopté sur division.

BILL AMENDANT L'ACTE DE LA COUR SUPRÊME ET DE L'ÉCHIQUEUR.—

(Bill 37.)

(*M. McCarthey.*)

TROISIÈME LECTURE.

Le bill est de nouveau examiné en comité général, amendé, rapporté, adopté, lu la troisième fois et passé.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

Les motions suivantes demandant la production de documents sont adoptées séparément :

Ordre de la Chambre—État indiquant en détail comment a été dépensée la somme de \$4,500 octroyée pour venir en aide aux sauvages du Nouveau-Brunswick.—(*M. Gillmor.*)

Ordre de la Chambre—Copie de tous rapports faits par le commissaire chargé de la décision des confits de réclamations pour des terres dans le Manitoba, sur la réclamation No. 223 et les suivantes jusqu'à 252 qui lui ont été renvoyées par le ministère de l'intérieur et qu'il a annoncées comme devant être instruites le 12 janvier dernier ; aussi le compte de tous deniers payés au dit commissaire pour ses services et ses dépenses à partir de la date de sa première nomination jusqu'au 1er janvier 1880.—(*M. Ryan, Marquette.*)

Ordre de la Chambre—État faisant connaître la quantité et le prix des divers matériaux achetés pour l'achèvement du quai de Matane ; ce qui sont devenus ces matériaux ; s'ils ont été employés ailleurs qu'à la confection du quai, ou s'ils ont été vendus ; s'ils ont été vendus, quel a été le prix du bois en pied et le prix du fer à la livre ; ainsi que copie de toute la correspondance, rapports, etc., au sujet de ces matériaux.—(*M. Fiset.*)

Ordre de la Chambre—Copie des pétitions et de toute la correspondance échangée depuis 1874 au sujet de la nécessité d'établir, pour les besoins de la navigation, un phare-flottant sur le grand banc de Saint-Thomas, dans le comté de Montmagny.—(*M. Landry.*)

Ordre de la Chambre—Copie de toute la correspondance au sujet de l'affermage de la propriété cultivable que possède le gouvernement à la Grosse-Ile, dans le comté de Montmagny, et du rapport de l'exploration qui a dû être faite de cette propriété dans le courant de l'été dernier, suivant la promesse donnée par le gouvernement pendant la session de 1879.—(*M. Landry.*)

Ordre de la Chambre—Copie de la correspondance échangée au sujet de la fermeture du bureau de poste de Carnegie en juin dernier.—(*M. Gillies.*)

Ordre de la Chambre—Copie de la pétition des citoyens de la paroisse Saint-Charles de Capelan, comté de Bonaventure, demandant que le bureau de poste de cette localité soit tenu dans le voisinage de l'église ;

De la pétition du maire et des conseillers de la même paroisse, demandant que le dit bureau de poste reste où il est maintenant ;

Du rapport de l'inspecteur des bureaux de poste sur les deux pétitions.—(*M. Beauchesne.*)

Ordre de la Chambre—Copie des rapports sur les explorations faites au havre Saint-François, comté de Guysborough, N.-E., antérieurement à 1879.—(*M. Ogden.*)

Ordre de la Chambre—Copie des rapports sur les explorations faites au Havre Neuf, comté de Guysborough, N.-E., antérieurement à 1879.—(*M. Ogden.*)

Ordre de la Chambre—Copie des rapports sur les explorations faites à la rivière Sainte-Marie, comté de Guysborough, N.-E., en 1879.—(*M. Ogden.*)

Ordre de la Chambre—Copie des rapports sur les explorations faites au havre Indien, comté de Guysborough, N.-E., en 1879.—(*M. Ogden.*)

Ordre de la Chambre—Copie des rapports sur les explorations faites à l'anse Brennan, comté de Guysborough, N.-E., en 1879.—(*M. Ogden.*)

Ordre de la Chambre—Copie de toute correspondance échangée entre le major C. Wilson, du 33e bataillon, et le ministère de la milice, ou toutes autres divisions administratives, relativement au remboursement de certains droits d'entrée payés pour des carabines importées pour l'usage de l'association de tir à la cible du 33e bataillon.—(*Sir Richard J. Cartwright.*)

Ordre de la Chambre—Copie de toutes pétitions et correspondance concernant le bétail tué à Prince-Albert, territoires du Nord-Ouest, par des sauvages agissant d'après les ordres d'un sergent de la police à cheval.—(*M. Drew.*)

Ordre de la Chambre—Copie de toutes les demandes faites pour obtenir des concessions de terre dans la partie affectée à la colonisation, dans la paroisse de Saint-Pierre, Manitoba ; copie de la preuve faite relativement aux droits de feu le chef Pegnis sur des terrains situés dans la dite paroisse, ainsi que des rapports dressés par des arpenteurs et des agents des sauvages sur la réserve de Saint-Pierre.—(*M. Ryan, Marquette.*)

Ordre de la Chambre—État indiquant les sommes d'argent données aux différents juges nommés dans le district de Kamouraska depuis 1873, en sus de leur traitement annuel, pour aller tenir au chef-lieu du dit district les termes réguliers ou spéciaux de la cour supérieure et

de la cour criminelle, ainsi que pour l'expédition des affaires en Chambre.—(M. Landry.)

Ordre de la Chambre—Liste donnant les noms de toutes les personnes, dans la province de Manitoba, qui ont reçu une compensation pécuniaire pour expropriation de terrains pour les fins du chemin de fer canadien du Pacifique et l'embranchement de Pembina, et le chiffre des deniers ainsi payés, ainsi qu'une liste mentionnant les noms de toutes les personnes expropriées, mais qui n'ont reçu aucune compensation et copie de toutes communications venant de ces personnes.—(M. Ryan Marquette.)

Ordre de la Chambre—Copie de la correspondance relative à l'octroi d'une licence en faveur de M. James Quinn pour tenir la traverse de la rivière Restigouche, entre Cross Point, dans la province de Québec, et Campbellton dans celle du Nouveau-Brunswick. Aussi copie des résolutions transmises au ministère du revenu de l'intérieur par le conseil municipal du canton de Mann, comté de Bonaventure, au sujet de la dite traverse de la rivière Restigouche.—(M. Beauchesne.)

Ordre de la Chambre—Copie de toutes annonces demandant des soumissions pour la fourniture des approvisionnements requis pour la police à cheval et pour les sauvages, et livrables au cours de l'été prochain; aussi copie des soumissions présentées en réponse à ces annonces.—(M. Ryan, Marquette.)

Adresse—Copie du rapport du comité spécial de la législature d'Ontario relatif au projet d'écluse, avec ses mobiles, que l'on se propose d'adopter sur le canal qui doit être construit en vue de relier les eaux des lacs Huron et Ontario, et de toute correspondance et de toutes pétitions y relatives.—(M. Boulbee.)

Ordre de la Chambre—Etat indiquant le montant des dépenses réclamées par les différentes personnes qui ont agi comme officiers-rapporteurs, dans le comté de Bellechasse, pendant les élections de 1872, 1873, 1875 et 1878; le montant payé, avec le détail des divers paiements.—(M. Landry.)

Ordre de la Chambre—Etat donnant le montant de tous deniers payés au cours de l'année 1879 pour l'entretien de lignes télégraphiques entre la rivière Rouge et Battleford; les noms des personnes auxquelles ils ont été payés, et le nombre de jours pendant lesquels les dites lignes se sont trouvées en parfait état de service.—(M. Schultz.)

Adresse—Copie de toute correspondance, rapports adressés au conseil et arrêtés du conseil, non encore produits, touchant la législation d'aucune des provinces; aussi copie des documents qui n'ont pas encore été produits, touchant la législation du Canada.—(M. Mackenzie.)

Ordre de la Chambre—Etat indiquant, dans autant de colonnes distinctes, les noms et prénoms des divers employés à la station de la quarantaine de la Grosse-Île, dans le comté de Montmagny, le 17 septembre 1878; la nature de leur emploi; le montant de leurs salaires alors; la date de leur entrée au service; le montant de leur salaire actuel; la cause de leur sortie du service, pour ceux qui sont sortis depuis cette date; le montant de leur pension annuelle ou du bonus donné à leur

sortie du service; les noms et prénoms de tous ceux qui ont été nommés depuis le 17 septembre 1878; en remplacement de qui ils ont été nommés; sur la recommandation de qui; le montant de leur salaire annuel; avec production de tous papiers et documents relatifs à la nomination ou à la recommandation des nominations que le gouvernement a faites à la Grosse-Île depuis 1878.—(M. Landry.)

Ordre de la Chambre—Etat comparatif du sucre importé des Indes Occidentales, des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne en Canada, dans les années 1877, 1878 et 1879, indiquant les quantités et la valeur.—(M. Domville.)

Ordre de la Chambre—Etat indiquant la quantité de minerai de fer exporté d'Ontario du 1er janvier au 1er avril 1880.—(M. Domville.)

Ordre de la Chambre—Etat mentionnant toutes les déclarations d'entrées et toutes les sommes d'argent payées pour droits d'importation à la factorie York, sur la Baie d'Hudson, et aux divers ports d'entrée dans le Territoire du Nord-Ouest, pendant l'été de 1879.—(M. Schultz.)

Ordre de la Chambre—Copie du rapport de l'ingénieur qui a fait les explorations à Bonaventure, dans la baie des Chaleurs, en vue d'y établir un brise-lames.—(M. Beauchesne.)

Ordre de la Chambre—Copie de toute correspondance, requête, rapports et papiers concernant la destitution de G. T. Tremblay comme maître de poste du faubourg Saint-Jean (cité de Québec), et la nomination de son successeur.—(M. Laurier.)

Ordre de la Chambre—Copie des enquêtes, rapports et documents de toute nature relatifs à la destitution de François Xavier Dulac, comme maître de poste de Lanaudière, dans comté de Beauce, et à la fermeture de ce bureau de poste.—(M. Laurier.)

Ordre de la Chambre—Copie de l'avis d'expropriation, par le gouvernement, de la propriété de James Taylor, sur les côtés ouest de la rivière Rouge, dans la paroisse de Saint-Clément, Manitoba, pour les fins du chemin de fer canadien du Pacifique, et de toute correspondance, ordres et rapports à ce sujet.—(M. Mackenzie.)

La Chambre s'ajourne à
dix heures
quarante-cinq minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 15 avril 1880.

M. l'Orateur prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

SUBSIDES—CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.

L'ordre proposant que la Chambre se forme en comité des subsides étant lu.

SIR CHARLES TUPPER : Monsieur l'Orateur, j'avais l'intention de soumettre à la Chambre les résolutions concernant le chemin de fer canadien du Pacifique, telles que requises par les circonstances survenues entre la période à laquelle les résolutions ont été adoptées, à la dernière session, et la date actuelle ; mais je ne crois pas devoir procéder de cette façon, car il vaudrait mieux que l'honorable député de Durham-Ouest ait l'occasion, quand j'aurai terminé mon exposé, de proposer la motion dont il a donné avis, ce qu'il ne pourrait faire si je soumettais à l'instant les résolutions que je demanderai plus tard à la Chambre de sanctionner. En prenant la parole sur l'une des questions les plus importantes, je me propose en cette circonstance, comme je l'ai fait à la dernière session, lorsque je traitai le même sujet, d'éviter dans la critique loyale et sincère que je serai obligé de faire de la politique des honorables membres de la gauche, de me servir d'une seule expression qui soit de nature à détourner l'attention du mérite même de cette question. Je crois que s'il est un sujet qui doit être traité dans cette Chambre d'une façon calme et judicieuse, c'est bien l'important sujet du chemin de fer canadien du Pacifique.

Comme les honorables membres de la gauche paraissent avoir modifié leur manière de voir, ainsi que nous le fait présager l'amendement proposé par l'honorable député de Durham-Ouest, je vais d'une façon aussi brève que possible, établir la position que les deux partis occupent, selon moi, en rapport avec cette question. La Chambre se rappelle que lorsque ce gouvernement occupait le pouvoir en 1871 et que la Colombie britannique fut admise dans la Confédération, il fut résolu que nous nous occuperions de régler cette grande question de la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, qui devait donner une communication plus rapide et plus facile entre toutes les différentes provinces. Lorsqu'une proposition formelle fut faite à la Chambre en 1872, dans le but de mener à bonne fin cette entreprise, le gouvernement proposa d'accorder \$30,000,000 et 50,000,000 d'acres de terre dans le but de faire face à la dépense. Bien plus, pour calmer les craintes qui existaient dans cette Chambre et en dehors de cette Chambre au sujet de la très-grande responsabilité que le

gouvernement était sur le point d'encourir, une proposition fut adoptée, et elle fut réellement incorporée dans les conditions d'union avec la Colombie britannique, à l'effet que ce chemin serait construit, non par le gouvernement, mais par une compagnie privée, subventionnée par des concessions de terre et un subside en argent. Mais cette proposition fut restreinte par une déclaration expresse que la construction de ce chemin ne devrait pas avoir pour effet d'augmenter les impôts alors existant.

M. BLAKE : Ecoutez, écoutez !

SIR CHARLES TUPPER : Je suis un peu surpris que l'honorable député de Durham-Ouest réclame contre l'assertion que cette proposition formait partie des conditions d'union avec la Colombie britannique, car le gouvernement dont cet honorable monsieur formait partie plus tard jugea convenable de recourir à cette résolution et de l'incorporer dans un arrêté du conseil qui fut communiqué à la Colombie britannique, ainsi qu'au gouvernement impérial, dans le but de bien faire comprendre la nature de l'engagement qui avait été conclu.

Je suis persuadé qu'il n'est pas un seul membre dans cette Chambre, qu'il n'est pas un seul homme intelligent dans le pays, qui ne soit d'opinion qu'il aurait été de l'intérêt du Canada d'accomplir cette entreprise à ces conditions, si la chose eut été possible. Les honorables membres de la gauche déclarèrent, en plus d'une circonstance, que cette subvention n'était pas suffisante pour assurer la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. Je crois que l'honorable député de Lambton, lorsqu'il était chef du gouvernement, déclara dans une assemblée publique à Whitby, que nous aurions pu tout aussi bien offrir \$10 que \$30,000,000, et 50,000,000 d'acres de terre dans le but d'assurer la construction de ce chemin, tant il était convaincu de l'insuffisance absolue des moyens proposés.

Il serait inutile de discuter les causes qui ont empêché le gouvernement d'accomplir cette entreprise à ces conditions. Ce côté-là de la question est suffisamment connu pour rendre les commentaires superflus. Lorsque nous lâchâmes le pouvoir, la responsabilité de traiter cette grande question retomba sur l'honorable monsieur qui, durant les cinq années subséquentes, fut le chef du gouver-

nement de ce pays. Eh ! bien, nous devons tous admettre, je crois, que les gouvernements successifs doivent montrer beaucoup de déférence et se tenir responsables dans une grande mesure de l'exécution de la politique de leurs prédécesseurs.

Nous sommes tous d'accord sur le fait que c'est dans les plus graves circonstances seulement qu'une nouvelle administration peut répudier, si je puis parler ainsi, les engagements pris par ses prédécesseurs, avec l'assentiment du parlement, au sujet d'une grande question publique. Mais j'admets parfaitement qu'il était loisible à l'honorable député qui fut alors appelé à former une nouvelle administration de dire qu'ayant combattu dans le parlement la politique relative à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, parce que ce pays ne pouvait pas s'engager dans une entreprise aussi gigantesque sans porter sérieusement atteinte à la condition financière du pays, il refusait de se tenir responsable de l'engagement pris par ses prédécesseurs.

L'honorable monsieur pouvait d'autant plus agir de cette façon, que le parlement ayant déclaré que le chemin serait construit seulement par une compagnie privée subventionnée comme je l'ai dit plus haut, et que la tentative de construire le chemin d'après les conditions autorisées par le parlement ayant échoué, il pouvait fort bien déclarer à la Chambre qu'il ne pouvait mettre à exécution la politique de ses prédécesseurs.

L'honorable monsieur n'adopta pas cette ligne de conduite. Peu après son avènement au pouvoir, il visita ses électeurs dans le but de déclarer, en sa qualité de premier ministre, quelle serait la politique de son gouvernement sur cette grave question. A la grande surprise de beaucoup de ses amis, de même qu'à l'étonnement de ceux avec lesquels il avait différé d'opinion à ce sujet, l'honorable monsieur s'engagea de la façon la plus absolue à construire le chemin de fer canadien du Pacifique. Voici les paroles mêmes qu'il prononça et que j'emprunte à l'organe de son parti dans cette ville :

“J'ai toujours cru qu'une voie rapide de communication à travers le continent était nécessaire dans le but de coloniser et d'établir une région qui possède les plus grandes richesses naturelles. Sans cette communication, cette

région ne saurait se développer et l'émigration ne saurait y affluer.”

Eh ! bien, la déclaration qu'il nous faut peupler notre grand Nord-Ouest, que la construction du chemin de fer canadien du Pacifique est nécessaire au développement des grandes ressources du Canada, voulant sans doute faire allusion aux ressources minérales de la Colombie britannique, jointe à la déclaration qu'on ne pouvait espérer l'immigration dans ce pays à moins que ce chemin ne fut construit, liait, pour la plus grande raison d'intérêt public, l'honorable monsieur à la construction de ce chemin.

Mais l'honorable monsieur alla encore beaucoup plus loin. Il déclara dans ce discours qu'il avait l'intention d'accomplir cette grande entreprise d'une façon toute différente de celle de ses prédécesseurs, et qui cependant avait reçu la sanction du parlement, c'est-à-dire de construire ce chemin comme entreprise du gouvernement. Pour se justifier, il dit que si le chemin était construit par le gouvernement, ce serait le peuple qui en aurait le bénéfice et non les entrepreneurs. En conséquence, l'honorable monsieur soumit au parlement une mesure pour construire le chemin de fer canadien du Pacifique. Il a souvent signalé le fait que l'une des premières clauses, de cet acte décrétait qu'on ne devait pas augmenter le chiffre existant des impôts, qu'il s'en était tenu à la politique proposée par le cabinet précédent et sanctionnée par le parlement : qu'il ne devait pas y avoir d'augmentation d'impôts causée par cette entreprise ; mais il n'a pas rappelé cet autre fait que le parlement avait décrété que ce chemin ne serait pas construit par le gouvernement mais par une compagnie privée à l'aide d'une subvention de terre et d'argent : proposition qui fut adoptée par cet honorable monsieur lui-même et ses partisans.

Cette disposition fut entièrement supprimée. Il est vrai, cependant, qu'il pourvoyait dans son bill à l'exécution de l'entreprise à peu près de la même manière que celle qui avait été proposée par son prédécesseur, s'il se présentait des personnes pour construire le chemin à ces conditions. Je crois que ceux qui n'ont pas lu récemment cet acte seront un peu surpris d'apprendre qu'il alla plus loin que ses prédécesseurs quant aux moyens d'action que devait fournir le gouvernement pour construire le chemin. L'honorable

monsieur disait tout cela dans son bill, ainsi que les citations suivantes en font foi :

“1. Un chemin de fer qui sera appelé “le chemin de fer canadien du Pacifique sera construit entre quelque point près et au sud du lac Nipissing et quelque point de la Colombie britannique sur le littoral de l’océan Pacifique, ces deux points devant être déterminés et le tracé du dit chemin de fer devant être approuvé par le gouverneur en conseil.”

La saction du parlement n’était pas même nécessaire pour adopter une ligne, et cette ligne devait s’étendre d’un endroit du lac Nipissing à un endroit de la Colombie britannique sur le littoral du Pacifique. L’honorable monsieur fait ensuite la part de ce qu’il donnera à la compagnie qui se chargera de l’entreprise. Voici ce que décrète la section 4 :

“4. Une quantité de terres, n’excédant pas vingt mille acres pour chaque mille de la section ou sous-section entreprise, sera affectée à la construction du chemin de fer, en sections alternatives de vingt mille acres chacune, le long de la ligne du dit chemin de fer, ou à une distance convenable de cette ligne, chaque section n’ayant pas moins de trois milles ni plus de six milles de front sur le chemin de fer, et les deux tiers de la quantité de terres ainsi affectées seront vendus par le gouvernement à tels prix qui pourront, de temps à autre, être convenus entre le gouverneur en conseil et les entrepreneurs ; et il sera rendu compte du produit de ces ventes, et ce produit sera payé aux entrepreneurs semestriellement, sans aucun frais d’administration ou de gestion ; et le tiers restant sera transporté aux entrepreneurs. Ces terres devront être d’une bonne qualité moyenne, et ne comprendront pas les terres déjà concédées ou occupées en vertu de lettres patentes, permis d’occupation ou droit de préemption ; et s’il ne s’en trouve pas en quantité suffisante dans le voisinage immédiat du chemin de fer, alors la même quantité, ou ce qu’il en faudra pour compléter cette quantité, sera affectée à tels autres endroits qui pourront être déterminés par le gouverneur en conseil.”

J’attire l’attention de l’honorable député de Norfolk-Nord sur cet acte auquel il voulut bien donner un cordial appui lorsqu’il fut soumis au parlement. J’attire son attention sur ce fait, car il démontre que l’honorable monsieur n’avait pas alors tant d’objection à ce qu’une grande section de terrain le long du chemin de fer du Pacifique tombât aux mains d’entrepreneurs. Le cabinet précédent alla plus loin que ses prédécesseurs, car si nous propositions de donner 50,000,000 d’acres de terre et

\$30,000,000 en argent, il n’a jamais été question alors d’assumer le coût et la responsabilité d’administrer et de vendre les deux tiers des terres et de dégager les entrepreneurs de cette charge. Ainsi le parlement autorisa ces honorables messieurs à donner 50,000,000 d’acres de terre et \$30,000,000 en argent, tout en pourvoyant à la dépense nécessaire pour administrer et vendre les deux tiers des terres qui devaient être la propriété des entrepreneurs.

Passons maintenant à la question des explorations. D’après notre contrat, la compagnie chargée de l’entreprise devait payer toute la dépense encourue pour cette fin jusqu’à la date du contrat, tandis que l’acte adopté par nos prédécesseurs décrète que

“Les frais d’exploration et de tracé de la ligne pour les différentes sections et sous-sections du dit chemin de fer formeront ou non partie de la subvention ou considération accordée aux entrepreneurs, suivant qu’il pourra en être décidé par le gouverneur en conseil et convenu dans le contrat passé avec les entrepreneurs.”

De sorte que le gouvernement se proposait, non-seulement de donner toutes les terres que nous proposons d’accorder, mais de supporter la dépense de l’administration des deux tiers des terres et d’empêcher les entrepreneurs des frais des arpentages ou de la localisation d’aucune partie du chemin.

L’honorable monsieur ne s’arrêta pas là. Ayant changé les décrets du parlement au sujet de cette grande obligation de construire le chemin de fer canadien du Pacifique, puisque le gouvernement lui-même avait le pouvoir de donner le contrat à la compagnie qui construirait le chemin aux conditions prescrites par l’acte, ou de construire ce chemin lui-même comme chemin du gouvernement, cet honorable monsieur, je le répète, ne s’arrêta pas là.

Si grandes qu’aient été les craintes qu’il a manifestées au sujet des sérieuses obligations que nous avons assumées, il voulu, cependant, rendre le gouvernement directement responsable de toute la dépense de l’argent nécessaire pour construire la ligne depuis le lac Nipissing jusqu’à l’océan Pacifique. Ainsi l’honorable monsieur lia le pays, outre la dépense que nous avons proposée, à des obligations beaucoup plus onéreuses. Le cabinet

précédent était d'avis que s'il pouvait amener le chemin de fer à Nipissing, ce serait un avantage suffisant pour engager les lignes d'Ontario et de Québec, allant les unir vers Québec, et les autres au sud vers Toronto, à établir une liaison à ce point.

Mon honorable prédécesseur soumit en même temps au parlement une mesure pour assurer la construction de l'embranchement de la baie Georgienne et pour donner une subvention de \$1,440,000 au chemin de fer du Canada Central. Quoique l'embranchement de la baie Georgienne traversât une *terra incognita*, que la ligne ne fût pas arpentée, et que des ingénieurs éminents eussent déclaré qu'elle était im praticable, l'honorable monsieur s'engagea comme chef du gouvernement, il lia par la même le gouvernement et le pays à construire depuis le terminus du Canada Central, à l'est du lac Nipissing, jusqu'à l'embouchure de la rivière des Français, une ligne qui devait coûter, suivant un calcul très modéré, \$2,560,000. Cela fait \$4,000,000 qu'il se proposait de dépenser, outre l'obligation de construire le chemin de fer canadien du Pacifique avant d'atteindre le terminus, est, c'est-à-dire au sud-est du lac Nipissing.

Mais, il pourra répondre : " tout cela est sujet à la limite prescrite par le bill au sujet de la non augmentation des impôts." Malheureusement pour lui, et malheureusement pour l'honorable député qui siège en arrière de lui et qui semble maintenant prêt—je ne dirai pas à répudier la politique de son propre chef—mais à prendre une part préminente dans une proposition qui, je le crains, sera considérée comme une répudiation de leurs obligations, l'honorable monsieur qui était alors ministre des finances soumit au parlement une proposition comportant que pour faire face à la dépense, il lui fallait demander au parlement d'imposer une taxe additionnelle de \$3,000,000. Ainsi donc, l'honorable monsieur a imposé cette taxe additionnelle. Et quand l'honorable député de Durham-Ouest prononça plus tard son fameux discours dans Ontario, il déclara que la Colombie britannique n'avait pas lieu de se plaindre, car le parlement s'était non-seulement engagé à construire le chemin de fer du Pacifique, mais avait imposé \$3,000,000 de taxes additionnelles pour faire face à ses obligations, notamment celles qui avaient

été contractées pour le chemin de fer du Pacifique. Lorsque l'honorable monsieur imposa cette taxe additionnelle, ce bill était en même temps adopté, décrétant que l'entreprise ne devait pas entraîner une augmentation de taxes.

L'honorable monsieur se trouve donc dans le dilemme que voici : il doit ou abandonner cette clause comme étant de nul effet, ou bien il est responsable devant le parlement et devant le pays d'une violation de la loi dans tous les déboursés qu'il a pu faire depuis le moment où il a commencé à dépenser de l'argent sur le chemin de fer du Pacifique, car il est indé niable que les impôts ont été alors augmentés. Chaque piastre des \$11,000,000 dépensées pour la construction du chemin de fer jusqu'à cette date, a été dépensée par l'honorable monsieur en violation de la loi, ainsi que la balance des \$28,000,000, requise pour compléter la dépense commencée, car sans la dépense de cette dernière somme les \$11,000,000 auraient été déboursées en pure perte.

L'honorable monsieur a manifesté, lorsqu'il était dans l'opposition, un esprit d'antagonisme semblable à celui que les honorables membres de la gauche semblent disposés à montrer à l'égard de la politique proposée par le ministère actuel.

M. BLAKE : Lequel de ces messieurs ?

SIR CHARLES TUPPER : L'honorable monsieur qui m'interpelle pendant que je discute cette importante question me rappelle que lorsqu'il était auparavant dans l'opposition, et que nous propositions alors un projet pour construire le chemin de fer du Pacifique que nous croyions fort praticable, et que nous savions être dans l'intérêt du pays de mener à bonne fin le plus tôt possible, lui et ses collègues s'opposèrent à ce projet ; il me rappelle aussi qu'à leur avènement au pouvoir, bien loin d'abandonner cette entreprise et de se laisser aller aux craintes qu'ils avaient d'abord exprimées, l'honorable monsieur ne recula même pas devant l'idée d'ajouter \$4,000,000 au montant que nous propositions pour la construction du chemin de fer du Pacifique à l'extrémité est de la ligne. Et que fit-il au sujet de l'autre extrémité du chemin ? Il entra de propos délibéré en négociation avec la Colombie britannique et le gouvernement impérial, et de crainte que les honorables messieurs aient oubliés ces petites preuves d'inconséquence, je vais réclamer l'indul-

gence de la Chambre pour citer l'une des pièces les plus importantes qui forment partie de nos archives publiques. Je veux parler du traité conclu entre le gouvernement du Canada et la Colombie britannique puis le gouvernement impérial. J'aimerais pouvoir analyser le passage que je vais lire, mais je crains bien d'être obligé de le lire entièrement. Il se trouve à la page 539 des *Débats* de 1875.

Cette page renferme un extrait *verbatim* du traité, indiquant les obligations imposées par le premier ministre d'alors, qui siège aujourd'hui de l'autre côté de la Chambre.

Voici comment s'exprimait lord Carnarvon :

“ Adhérant alors à l'ordre du jour dans lequel, le 16 d'août, j'ai établi les principaux points sur lesquels il me paraissait qu'une meilleure entente devait avoir lieu en la définissant, j'en arrive maintenant à l'expression de mes conclusions. Elles sont :

1. Que le chemin de fer d'Esquimalt à Nanaimo devra être commencé aussitôt que possible et complété avec toute la promptitude praticable.

2. Que le travail d'exploration sur la terre ferme sera poussé avec la plus grande vigueur. Après avoir considéré les représentations de vos ministres, je crois n'avoir d'autre alternative que de m'en rapporter complètement et sans hésitation à leurs vœux, qu'aucun effort légitime et aucune dépense convenable ne doivent être épargnés, d'abord, pour déterminer la route que devra suivre la ligne, puis pour procéder à l'acquisition des machines. Il serait déplaisant pour moi, s'il n'était pas possible de fixer strictement le minimum ou la dépense d'un ouvrage d'une nature aussi incertaine ; mais heureusement, il est également impossible pour moi de douter que votre gouvernement ne fera pas loyalement tous ses efforts de manière à accélérer l'accomplissement d'un devoir dicté par l'honneur et la justice.

3. Que le chemin pour les voitures et la ligne télégraphique seront construits immédiatement. Il paraît y avoir quelque différence d'opinion quant au degré de valeur que pourrait avoir pour la province la complétion simultanée de ces deux entreprises ; mais prenant en considération ce qui a été dit, je suis d'opinion que l'on doit procéder de suite à exécuter ces travaux, tel que vous l'ont sagement suggéré vos ministres.

4. Que \$2,000,000 par année, et non \$1,500,000, seront le minimum de la dépense pour les chemins de fer dans la province depuis la date à laquelle les explorations seront assez avancées pour permettre de dépenser ce montant. En spécifiant cette somme, je comprends que le gouvernement de la Puissance étant aussi intéressé que désireux de hâter l'achèvement des travaux qui doivent être entrepris, la dépense annuelle dépassera le minimum de

\$2,000,000 autant que chaque année le permettra.

5. Enfin, que le ou avant le 31 de décembre 1890, le chemin de fer sera complété et ouvert au trafic depuis les bords du Pacifique jusqu'à un certain lieu à l'extrémité ouest du lac Supérieur, où il se trouvera en rapport avec les lignes existantes de chemins de fer à travers une partie du territoire des Etats-Unis, et aussi avec la navigation des eaux canadiennes.”

Telles sont les conclusions auxquelles arriva lord Carnarvon comme médiateur entre la Colombie britannique et le premier ministre d'alors. On voit que le cabinet précédent s'était engagé à construire sans délai le chemin d'Esquimalt à Nanaimo. Quelle devait en être la conséquence, en premier lieu ? Je suis certain que mon honorable prédécesseur ne voudra pas mettre en doute l'exactitude de mon calcul lorsque je dirai que ce chemin, suivant les plus basses estimations, devait coûter \$4,000,000. C'était donc ajouter \$4,000,000, à l'extrémité occidentale du chemin de fer canadien du Pacifique, aux \$4,000,000 qu'il avait déjà résolu de dépenser à l'extrémité orientale.

Mais ce n'est pas là le fait le plus grave. Quoique l'honorable monsieur n'eut pas tenu compte, en prenant une semblable décision, de la clause du bill qui décrétait que l'entreprise ne devait pas s'accomplir de façon à occasionner une augmentation d'impôts, il n'avait fait aucune réserve par l'engagement conclu avec lord Carnarvon. J'aimerais à savoir d'abord ce qu'aurait coûté la construction d'un chemin de roulage sur un parcours de 400 milles à travers les Montagnes Rocheuses. Cela n'ajouta-t-il pas une dépense énorme aux frais de construction du chemin de fer du Pacifique ?

J'espère que l'honorable député de Durham-Ouest lira, notera, apprendra, étudiera attentivement ces conclusions qui requèrent l'appui cordial et l'approbation entière de l'ex-ministre des travaux publics. Je sais que l'honorable député de Durham-Ouest se montra un peu revêché quand cet arrangement fut proposé. Je n'ai pas oublié non plus que lorsqu'il siégeait de ce côté de la Chambre, il manifesta un peu cet esprit revêché qui le caractérise lorsqu'il ne fait pas partie du gouvernement.

L'honorable député de Durham-Ouest fit une interpellation au premier ministre, et quelle fut la réponse ? Fort de sa position, et conscient de l'importance

de cette grande entreprise nationale, il répondit : " Quant à la question de mon honorable ami le député de Bruce-Sud, je puis dire que nous n'avons rien à demander au parlement, nous n'avons aucun pouvoir à obtenir, nous devons seulement communiquer cette décision et demander à la Chambre de nous appuyer en acceptant les conditions qui ont été faites par l'entremise de lord Carnarvon, et cet appui, je n'en doute pas, nous sera généreusement accordé."

N'avons-nous pas le droit de demander à ces messieurs qui étaient prêts à appuyer le chef de l'administration précédente, lorsqu'il proposait non-seulement d'engager ce pays à construire le chemin de fer canadien du Pacifique d'une extrémité à l'autre, mais d'ajouter \$8,000,000 à toute la dépense qui fut jamais proposée par leurs prédécesseurs, puis d'ajouter le coût de la construction du chemin de roulage et de l'administration des deux tiers des terres que les compagnies devaient recevoir, n'avons-nous pas le droit, dis-je, de leur demander de prendre notre position franchement en considération? Mon honorable prédécesseur comptait sur l'appui de ses partisans en cette occasion, parce qu'il croyait agir dans l'intérêt du pays. Eh! bien, n'avons-nous pas le droit, en soumettant une proposition beaucoup plus modeste, et beaucoup moins onéreuse, si on la compare au fardeau que les honorables messieurs de la gauche ont voulu imposer au pays, de demander aussi ce même appui que le député de Lambton comptait recevoir lorsqu'il occupait ma présente position?

L'honorable député de Durham-Ouest ne voulut pas sanctionner la proposition de l'administration précédente. Il est juste de reconnaître qu'il témoigna son dissentiment de la façon la plus éclatante qu'un membre indépendant puisse donner lorsqu'il refusa de voter pour la construction du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaimo. Mais quoique la bonne foi et l'honneur du gouvernement et du pays eussent été irrévocablement engagés à cette entreprise, lorsque l'autre branche du parlement eut décrété qu'elle ne se ferait pas, l'honorable monsieur, lui-même, assumait la responsabilité de toutes les déclarations et de tous les actes de ce gouvernement en acceptant d'en faire partie. Bien plus, il entra non-seulement dans la

cabinet, devenant ainsi responsable de cette politique, sans faire de réserve au sujet des ressources du pays, sans soulever la question de savoir si le chemin de fer serait achevé en 1890 d'une extrémité à l'autre, donnant ainsi une preuve tangible que ses vues s'accordaient avec celles du gouvernement; mais il montra qu'il était prêt à prendre \$750,000 dans le coffre public du Canada pour offrir une compensation à la Colombie britannique, parce qu'elle avait généreusement renoncé à la dépense immédiate de \$4,000,000 sur le chemin de fer Esquimalt et Nanaimo. Vu ces circonstances, les derniers hommes à faire de l'opposition à la politique actuelle du gouvernement devraient être les membres de la gauche.

La dernière administration s'engagea à construire cette grande route, sans égard au coût. A l'expiration de son terme de cinq années, l'ancien ministère revint au pouvoir. Qu'avait-on fait dans l'interval? On sera surpris d'apprendre que l'un de nos premiers actes fut de poser les lisses sur l'embranchement du chemin de fer de Pembina, dont le contrat avait été adjugé dès le commencement même de la carrière de l'administration précédente. Cette dernière avait aussi entrepris la construction du chemin de fer de Fort William à Shebandowan, et elle devait inaugurer le système de tirer parti de nos nappes d'eau. Elle devait en outre, construire un chemin dans l'ouest, du lac des Bois à Winnipeg.

Disons, à la louange du député de Lambton, qu'on réussit parfois à le convaincre. Après deux ou trois années de discussion dans cette Chambre, nous réussîmes finalement à le persuader de la folie de sa politique; nous réussîmes à lui démontrer que chaque piastre dépensée sur le chemin de Shebandowan à l'Est, et sur sur la route au-delà du lac des Bois, serait gaspillée, attendu que le chemin de fer de Duluth, qui passe à une distance comparativement courte, transporterait tous les passagers et le fret à l'Ouest, et les empêcherait de suivre la route moitié chemin de fer et moitié nappe d'eau qu'on pourrait appeler le chemin amphibie. Je mets à son crédit le fait qu'il a virtuellement admis qu'il avait tort et que nous avions raison.

M. MACKENZIE: Non.

SIR CHARLES TUPPER: Je sais qu'il n'est pas disposé à reconnaître la

chose, mais l'histoire établira l'exactitude de mes assertions. Je ne saurais oublier la folie commise par l'honorable monsieur qui avait entrepris la construction de la ligne directe par cette route, et qui avait adjugé deux contrats pour des sections allant, l'une à la rivière des Anglais à l'est, et l'autre au Portage-du-Rat à l'ouest, sans arpentages préalables sans la moindre connaissance topographique sur ces sections ou sur le coût du chemin, ou sans savoir si on pourrait en relier les deux extrémités. On peut prouver qu'on n'a jamais relié ces deux extrémités par des arpentages, et qu'on ne possédait aucun moyen de savoir si le chemin pouvait être achevé à un prix raisonnable. Il en est résulté une dépense énorme, due en grande partie à la précipitation avec laquelle on a commencé l'ouvrage et à l'insuffisance de renseignements sur la nature du pays.

À notre avènement au pouvoir, nous avons constaté qu'une somme considérable avait été dépensée sur ces deux sections de 22 milles; l'une qui allait à l'est de la rivière Rouge avait 114 milles, et l'autre qui allait à l'ouest du lac Supérieur avait 113 milles. L'argent dépensé aurait pu tout aussi bien être jeté dans le lac Supérieur et ne pouvait représenter aucune valeur, car il y avait une espace de 185 milles entre ces deux sections. L'honorable monsieur fut convaincu de l'inutilité de cette dépense, si l'on n'achevait pas la section intermédiaire, et peu de temps avant les élections générales il demanda des soumissions pour construire ces 185 milles.

Je ne veux pas reprocher cet acte à l'honorable monsieur. Je l'en ai félicité en une autre occasion; mais je dois maintenant retirer mon compliment, car il a déclaré, l'autre soir, qu'il n'avait pas du tout résolu de construire ces 185 milles, qu'il n'avait pas du tout décidé la question de savoir s'il laisserait dormir cet énorme capital sur lequel il payait intérêt, sans en tirer partie.

Je comprends facilement pourquoi l'honorable monsieur n'a pas adjugé les contrats avant l'élection. Comme l'un de ses titres à la confiance publique, il avait déclaré dans cette Chambre et ailleurs qu'il construirait le chemin de fer du Pacifique moyennant \$24,500 par mille; il savait que si les contrats pour les 185 milles intermédiaires étaient adjugés, il serait

prouvé qu'il avait fait une erreur énorme sur le coût du chemin, les contrats pour certaines sections ayant été adjugés sans arpentages ou sans données suffisantes, de sorte qu'il lui aurait été impossible d'invoquer pareil titre à la confiance publique.

À notre avènement au pouvoir, nous avons constaté que plus de \$11,000,000 avaient été dépensées sur l'embranchement de la baie Georgienne, sur le Canada Central, sur l'embranchement de Pembina et sur la ligne entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge; et cette dépense, pour avoir quelque valeur, entraînait l'achèvement de tous les travaux qui, comme je l'ai dit il y a un an, peuvent pas être estimés, à moins de \$28,000,000. Heureusement que je puis retrancher \$1,000,000 de cette somme, car en adoptant une politique différente de celle du dernier ministère, nous comptons effectuer une grande réduction dans l'adjudication des contrats et dans le contrôle que nous exercerons ultérieurement.

Après avoir occupé pendant une semaine les fonctions que le député de Lambton résigna, je demandai à monsieur Marcus Smith de me donner un état indiquant la quantité d'ouvrage fait sur ces 22 milles, une estimation sur laquelle les contrats avaient été basés, le montant de la somme payée et de la dépense nécessaire pour achever les travaux. Je fus surpris de constater que la dépense additionnelle devait se chiffrer, je dois dire, par millions.

Dès que monsieur Fleming revint d'Angleterre, j'attirai son attention sur ce point. Monsieur Fleming répondit que la différence pouvait s'expliquer, quant à la section 25, vu que la nature de l'ouvrage avait été changée, mais que, pour ce qui concernait les autres sections, on n'avait pas fait les études nécessaires pour la localisation, et que l'absence de détails avait empêché l'estimation d'être suffisamment exacte pour baser les contrats. Il ne pouvait nullement se rendre compte de ce qu'il supposait être le coût de l'entreprise, et ce qui en devait être le véritable coût. Monsieur Fleming fit mander les ingénieurs qui avaient été chargés de l'ouvrage, à l'Est et à l'Ouest, ils ne purent expliquer, d'une façon satisfaisante, comment autant d'argent avait été dépensé. Il fallut faire en conséquence un second mesurage pour se rendre compte de cette différence.

Quant à la section 15, monsieur Smith et monsieur Fleming dirent que nous pouvions nous expliquer cette grande disproportion entre le coût et l'estimation, parce que le plan avait été changé. Des soumissions avaient d'abord été demandées pour cette section du chemin, mais le montant exigé par les soumissionnaires était si énorme, que le premier ministre, d'alors comprit qu'il ne devait pas adjuger le contrat à ce chiffre, car autrement, il lui faudrait ajouter environ cinquante pour cent au prix moyennant lequel il avait déclaré pouvoir construire le chemin de fer du Pacifique. Il fut subséquemment adjugé d'après un système d'ouvrages sur tréteaux au lieu de remblais, et, après que les travaux eurent été continués de cette façon pendant un certain temps, l'ingénieur fit rapport que le bois dans ce pays était d'une qualité inférieure et qu'il serait probablement brûlé avant que le chemin ne fut terminé, et que, s'il ne l'était pas, il faudrait recommencer l'ouvrage; c'est pourquoi il recommandait que les remblais fussent substitués aux tréteaux.

Ce rapport fut envoyé à monsieur Fleming, qui était venu passer ici quelque temps, de retour d'Angleterre. Il approuva entièrement le changement proposé, puis discuta cette question avec le ministre des travaux publics d'alors, qui reconnut aussi qu'il était désirable de faire ce changement; je crois qu'il est encore de cette opinion. L'honorable monsieur communiqua ce rapport au conseil, où il resta.

M. MACKENZIE : L'honorable monsieur exagère un peu. Je reconnus que le chemin serait mieux construit de cette façon que de l'autre, mais je n'étais pas d'avis qu'il fût désirable de faire alors le changement.

SIR CHARLES TUPPER : L'honorable monsieur aurait dû faire une chose ou l'autre. L'ingénieur en chef était parti le lendemain pour l'Angleterre après avoir discuté la question avec l'honorable monsieur, et ayant laissé son rapport en faveur du changement, avec l'assurance que cet honorable monsieur était de son avis; il aurait dû soit obtenir la décision du conseil pour ou contre la proposition, ou dans tous les cas, il aurait dû voir à ce que le changement ne fût pas fait avec la supposition que la recommandation de l'ingénieur en chef, qui avait été approuvée

par l'honorable ministre des travaux publics....

M. MACKENZIE : Non.

SIR CHARLES TUPPER : Ne devait pas être suivie. Telle était la condition de l'entreprise lorsque j'entrai en fonctions. Malgré l'augmentation du coût, je n'hésite pas à dire que le changement était sage, et je le recommandai à mes collègues, surtout lorsque j'eus constaté que le contrat avait été mis à exécution par l'ingénieur sous l'impression que le changement avait été adopté, et que l'entrepreneur avait dépensé plus de \$100,000 pour l'outillage dont on n'aurait pas eu besoin si on n'avait pas eu l'intention de faire un changement.

Vu ces circonstances, nous primes des mesures pour que les contrats ne fussent pas adjugés à l'avenir de la façon irrégulière et inconsidérée qui prévalait à cette époque. Nous exigeâmes qu'un état complet de tout l'ouvrage nécessaire sur la section du chemin de fer nous fût soumis avant de commencer les travaux de construction. Deux fois même, je ne voulus pas agir sur la demande de soumission publiée par l'honorable député de Lambton lui-même dans les journaux pour les 185 milles. Car le département n'était pas prêt à dire exactement quelle serait la somme d'ouvrage à faire basée sur des calculs faits avec soin résultant des explorations et études nécessaires. Je suis heureux de dire que nous avons changé le mode d'adjuger les contrats. Au lieu de les baser sur des estimations incertaines, nous les avons basés sur des quantités maximum qui ne peuvent pas être dépassées; les contrats comportent qu'une certaine somme d'ouvrage pourra être faite, si elle est nécessaire, mais qu'elle pourra être réduite dans n'importe quelle proportion.

Je suis heureux de pouvoir annoncer à l'honorable monsieur que j'ai déjà réduit le parcours ou plutôt que monsieur Caddy, l'ingénieur de la section 41, a réussi, depuis l'adjudication du contrat, à faire une réduction de 3 $\frac{1}{2}$ milles sur un parcours de 47 milles, soit une économie de \$319,000 par suite de la diminution d'ouvrage qui doit être fait sur ces 47 milles. La même chose se fait sur la section 42, et ces deux contrats seront terminés à la date stipulée: fait nouveau, l'honorable monsieur l'admettra, si l'on en juge par la pratique suivie de son temps. Ce système

nous permettra non seulement d'exécuter ces travaux pour l'époque stipulée dans le contrat, mais il nous vaudra une réduction dans les dépenses de plus d'un demi million de piastres.

Je cite ce fait aux honorables messieurs comme une preuve de l'importance de faire une étude soigneuse de l'ouvrage avant d'adjuger les contrats, au lieu d'agir à l'aveugle. Tel était notre premier devoir; mais comme cette dépense avait déjà été encourue, il ne nous resta pas d'autre alternative que de continuer les travaux. De plus, nous avions assumé la responsabilité de la construction du chemin de fer du Pacifique; elle ne nous avait pas été laissée comme un legs, comme c'est le cas pour l'honorable monsieur. Car, il était loisible à ce dernier, comme je l'ai déjà dit, de s'opposer à la construction du chemin de fer, ou dans tous les cas, de ne pas l'entreprendre de la façon que je viens d'indiquer. Il adopta une ligne de conduite différente; non-seulement il décréta que le chemin serait construit par le gouvernement, mais il conclut un traité avec lord Carnarvon, au nom du gouvernement impérial, et la Colombie britannique, par lequel il s'engageait à achever en 1890 un chemin allant du lac Supérieur à l'océan Pacifique. Telle est l'obligation que nous a laissée l'honorable monsieur.

Pour mettre à exécution l'engagement conclu avec lord Carnarvon, il fit faire de nouvelles explorations dans le but de localiser la ligne, et après s'être convaincu que la meilleure ligne était celle de Burrard Inlet, l'honorable monsieur demanda des soumissions dans les journaux pour la construction de 125 milles, de Kamloops à Yale.

J'ai entendu avec étonnement l'autre soir l'honorable monsieur dire qu'il n'avait pas résolu de faire cet ouvrage, qu'il n'avait pas pris une décision bien arrêtée à cet égard. Je sais fort bien qu'un gouvernement qui fait un appel au peuple dans des conditions aussi décourageantes que celles où l'honorable monsieur a dû se présenter devant les électeurs, est tout à fait excusable de soumettre un programme aussi attrayant que possible. Mais j'ai été surpris d'entendre le premier ministre d'alors, après avoir demandé, de propos délibéré, des soumissions pour la construction de 125 milles de chemin de fer à travers les gorges de la Fraser, à travers une région très difficile et inaccessible, venir

déclarer à cette Chambre qu'il avait agi ainsi de propos délibéré, à la veille d'une élection, sans avoir l'intention de mettre sa demande à effet.

L'honorable monsieur déclara qu'il soutenait l'honneur et la réputation du Canada; que cette entreprise devait être exécutée aussi vigoureusement que possible; qu'il avait promis à lord Carnarvon de faire faire les arpentages aussi promptement que possible; que le chemin devait être localisé dès qu'ils seraient achevés, et qu'il ne dépenserait pas moins de \$2,000,000 par année. Après avoir pris cet engagement, il demanda des soumissions pour 125 milles de chemin de fer. C'est bien l'obligation prise par l'honorable monsieur, il ne saurait y échapper; bien plus, il prit un autre engagement envers la Colombie britannique, à savoir que cette entreprise serait accomplie immédiatement.

Si l'honorable monsieur n'avait pas réellement décidé de construire le chemin de fer de Yale à Kamloops, pourquoi a-t-il conclu un contrat pour le transport des lisses, de Victoria à Yale, lequel entraîna une dépense de \$32,400 ?

L'honorable monsieur prétend-t-il dire que, non content de promettre à la population de la Colombie britannique qu'il allait construire le chemin de fer, il prit \$32,400 du trésor public pour le transport de ces lisses de Victoria à Yale, sans avoir réellement l'intention de rien faire? Une pareille proposition est tout à fait insoutenable; l'honorable député s'en convaincra lui-même, après réflexion, et il comprendra qu'aucun argument possible ne saurait le justifier.

C'est dans ces circonstances que le gouvernement dut aborder la grande question de la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. Toute la politique de l'administration précédente et de l'ex-ministre des finances parût effrayer le pays au sujet de l'obligation énorme et gigantesque que cette entreprise devait entraîner, et l'honorable monsieur lui-même crut qu'il était de son devoir d'avertir tous les entrepreneurs du monde qu'ils pourraient se ruiner s'il se chargeaient de la construction de la route. Il nous fallut donc surmonter cette difficulté au point de vue commercial, car la situation n'était plus la même que lorsque nous quittâmes le pouvoir. Que fimes-nous lorsqu'il fallut aborder cette grave question? Nous

adoptâmes notre ancienne politique, autant que les nouvelles circonstances nous permettaient de le faire.

Notre politique pouvait se résumer à ceci : Les terres du Nord-Ouest doivent suffire pour nous permettre de construire le chemin de fer canadien du Pacifique. Oui, tel était l'article principal de notre programme. Dans son discours de Sarnia, l'ex-premier-ministre a parfaitement expliqué la situation lorsqu'il a dit qu'il serait impossible de jamais d'attirer l'émigration dans cette grande contrée et de la coloniser si l'on ne construisait pas un chemin de fer canadien du Pacifique. Nous sommes parfaitement de cette opinion. Nous savons que cette grande région fertile du Nord-Ouest devra rester déserte si le chemin de fer n'est pas établi, et comme ces terres comptent parmi les plus fertiles et les plus riches du monde, nous nous crâmes justifiables d'adopter la politique que nous avons suivie.

En adoptant le système de construire le chemin au moyen de ces terres, auxquelles il doit donner une valeur si grande, nous supposions que les honorables messieurs de la gauche, qui ont lié le gouvernement, qui ont engagé la bonne foi du Canada, auraient été les premiers à nous féliciter au sujet de la politique adoptée et à nous donner un cordial appui ; mais nous n'avons pas tardé à constater que nous étions complètement dans l'erreur. Quel est le langage que tint l'honorable chef de l'opposition l'hiver dernier, lorsque nous proposâmes cette politique ? Il déclara que la terre ne valait rien.

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

SIR CHARLES TUPPER : Tout le succès de notre entreprise reposait sur le fait de convaincre le monde que ces terres sont fertiles et ont une grande valeur, qu'elles donneraient de grands bénéfices à ceux qui en entreprendraient la culture, et que c'est pour les émigrants le pays le plus attrayant qui existe dans le monde. Que fit l'honorable monsieur ? Il déclara que c'était une mauvaise politique de réserver une si grande étendue de terres.

M. MACKENZIE : Ecoutez ! écoutez !

SIR CHARLES TUPPER : Ecoutez, écoutez ! dit-il. Eh ! bien, je lui demande de citer le langage qu'il tint à ses électeurs de Sarnia, lorsqu'il déclara que sans le chemin de fer du Pacifique ces terres étaient inutiles. Oui, je lui demande

comment il peut concilier cette déclaration avec l'assertion que c'est une mauvaise politique d'utiliser ces terres dans le but de construire le chemin de fer qui doit les traverser ? L'honorable monsieur a fait encore plus que cela, quoiqu'il sût que tout le succès de notre politique reposait sur le fait de convaincre le monde de la grande valeur de ces terres et de leurs avantages comme placement, si nous voulions construire ce chemin de fer sans imposer au pays un fardeau onéreux. Oui, l'honorable monsieur assumait la responsabilité de faire échouer, si possible, notre politique. Il déclara en cette Chambre même, au peuple anglais, que nous ne pouvions pas céder nos terres en Canada.

M. MACKENZIE : Non, je n'ai pas dit cela.

SIR CHARLES TUPPER : Je prie l'honorable monsieur de lire son discours. Qu'il examine les *Débats* et il pourra constater que lorsque nous parlâmes de construire le chemin de fer du Pacifique avec ces terres et de les vendre pour obtenir le capital nécessaire à cette fin, il répondit que nous ne pourrions pas attirer les émigrants sur nos terres puisque nous les cédions.

UNE VOIX : Texas !

SIR CHARLES TUPPER : Je n'ai rien à dire au sujet du Texas, vu que l'honorable monsieur a été suffisamment taquiné sur ce point ; comme il se trouvait acculé dans un dilemme, il était prêt à s'enfuir au Texas ou à tout autre endroit pour échapper à la difficulté. L'honorable monsieur même me suivit jusqu'en Angleterre. Après que la Chambre eut adopté la politique qui nous autorisait de disposer de 100,000,000 d'acres de terre dans le but d'assurer la construction de cette grande route, et que nous fûmes autorisés de nous rendre en Angleterre dans le but d'obtenir l'appui des capitalistes ainsi que l'aide du gouvernement anglais, l'honorable monsieur, non-seulement dénonça la politique d'utiliser les terres, non-seulement il déclara qu'elles ne valaient rien. . . .

M. MACKENZIE : Je n'ai rien dit de tel.

SIR CHARLES TUPPER : Il déclara que nous ne pouvions pas les établir lorsque nous les cédions. . . .

M. MACKENZIE : Je n'ai rien dit de tel.

SIR CHARLES TUPPER : Si l'honorable monsieur veut relire son discours, il y trouvera ces paroles là, si non, je reconnaitrai que j'ai fait erreur.

Oui, l'honorable monsieur me suivit en Angleterre, essayant de faire échouer la mission que le gouvernement envoya en Angleterre dans le but d'obtenir de l'aide pour assurer l'exécution de ce chemin. Dès notre arrivée en Angleterre, il parut un long article dans l'un de nos principaux journaux, déclarant qu'il y avait une réaction dans le pays et que le gouvernement avait perdu sa popularité. L'honorable monsieur me suivit pas à pas, il employa tous les arguments possibles pour faire avorter la mission dont nous faisons partie. On a la complaisance de me passer le passage du discours de l'honorable député auquel j'ai fait allusion.

Je vais le lire, il se trouve à la page 1905 des *Débats* :

“ Si l'honorable monsieur (sir Charles Tupper) se base sur l'hypothèse qu'au Canada seul il y a des terres disponibles, il se trompe énormément. Sans doute il nous a été très difficile en Canada d'encourager l'établissement, même dans les endroits où la terre est donnée par le gouvernement. Il est encore plus difficile d'envoyer des colons dans le lointain Nord-Ouest, où ils ont à lutter contre les premières difficultés d'un pays nouveau, difficultés non moins grandes, quoique de nature différente, que celles auxquelles les colons de nos districts boisés ont à faire face.”

M. MACKENZIE : Quand ai-je dit que le sol ne valait rien ?

SIR CHARLES TUPPER : J'ai dit que l'honorable monsieur avait déprécié la valeur de nos terres.

M. MACKENZIE : J'ai pris note des paroles de l'honorable monsieur, il m'a accusé d'avoir déclaré que les terres ne valaient rien. Eh ! bien, qu'il lise le passage incriminé.

SIR CHARLES TUPPER : Je vais lui dire où je le trouve : je le trouve dans l'assertion que l'on ne saurait favoriser la colonisation, parce que l'on donne les terres. Si cela ne prouve pas mon assertion, je ne connais rien du véritable sens de la langue anglaise. Mais non content de dire que nous ne pouvions pas favoriser la colonisation là où les terres étaient données, que les difficultés étaient plus grandes dans le Nord-Ouest que dans toute autre partie du Canada, l'honorable monsieur fit cette peinture lugubre du pays :

“ Ils ont un long hiver, pas de bois ni de matériaux de construction et des difficultés pour le transport. Nous devons donc nous convaincre que si nous établissons ce pays, ce ne sera qu'en dépensant de fortes sommes d'argent pour aider les colons à s'y rendre, et qu'en leur donnant gratuitement des terres une fois qu'ils y seront rendus. Voilà ma conviction.”

Non-seulement vous ne pouvez pas engager les émigrants à aller s'établir sur des terres que vous avez données, mais si vous le faites, il vous faut les payer pour cela. Si nous avions agi ainsi, qui nous aurait fourni les \$100,000,000 qu'il nous fallait trouver pour construire le chemin de fer canadien du Pacifique ? Supposons que nous aurions échoué dans ces circonstances, pareil résultat aurait-t-il été étonnant ?

Comme l'a déjà dit le premier ministre, les communications avec le gouvernement impérial ont été confidentielles, mais je puis dire qu'après la discussion la plus cordiale et la plus franche avec le gouvernement impérial, spécialement avec le ministre des colonies, au sujet de la construction d'un chemin de fer du Pacifique, nous en vîmes à la conclusion, pour des raisons que les honorables membres de la gauche apprécieront pleinement, que le temps n'était pas favorable pour demander une réponse définitive, tout en restant convaincu, cependant, qu'avant longtemps nous obtiendrions pour nos propositions la considération la plus favorable de la part du gouvernement impérial. Que le gouvernement de lord Beaconsfield ait manifesté le plus grand intérêt dans cette entreprise, c'est ce que on ne saurait mettre en doute.

Si les honorables membres de la gauche devaient faire un appel au pays, ils n'aimeraient pas à être liés par plus de questions que cela serait absolument nécessaires ; mais il est une autre raison pour laquelle nous crâmes inutile de faire des instances bien fortes auprès du gouvernement impérial. Après avoir discuté la chose, non-seulement avec les membres du cabinet impérial et avec le ministre des colonies, mais après l'avoir discutée avec les principaux membres de l'opposition d'alors et après l'avoir discutée à fond avec les premiers capitalistes d'Angleterre, nous vîmes à la conclusion que nous pouvions poursuivre, sans la moindre crainte, cette grande entreprise, sachant que mon honorable ami le ministre des finances

pourrait obtenir tous les fonds nécessaires aux conditions les plus favorables, indépendamment même de toutes garanties.

Je puis ajouter que notre mission n'a pas été infructueuse à un autre point de vue. Si nous devions continuer la construction du chemin de fer du Pacifique, il n'était pas désirable de perdre l'occasion d'obtenir à bon marché une certaine quantité de lisses d'acier pour ce chemin de fer. Aussi je puis informer l'honorable monsieur que nous avons été plus heureux que lui : nous avons eu la bonne fortune de nous trouver là juste au moment où le prix du fer et du transport avait baissé au plus bas chiffre possible, et nous avons réussi à acheter 50,000 tonnes de lisses d'acier à un million et demi de piastres de moins que l'honorable monsieur les paya dans le temps, et à un million et demi de moins que le montant qu'il nous aurait fallu payer depuis pour les acheter.

M. ANGLIN : Pourquoi n'en avez-vous pas acheté davantage ?

SIR CHARLES TUPPER : Je crois qu'il est très difficile de satisfaire l'honorable monsieur. Tout ce que je puis dire, c'est que si nous n'avions pas été sur les lieux, et si les négociations n'avaient pas été conduites comme elles l'ont été, nous n'aurions pu acheter un quart de cette quantité à ce prix. C'est la dernière vente qui se fit à ce prix, car lorsqu'il fut connu que l'on avait besoin de 50,000 tonnes de lisses d'acier, le prix haussa aussitôt. Je crains bien qu'il ne s'écoule beaucoup de temps avant que nos successeurs soient favorisés d'une aussi bonne fortune.

Je puis dire à quelques honorables messieurs, qui semblent croire que la dé faite du ministère Beaconsfield a fait perdre à ce gouvernement tout espoir d'obtenir de l'aide de l'Angleterre, que nous n'avons pas plus lieu de nous méfier d'une administration libérale que d'une administration conservatrice ; et je demanderai à quiconque connaît les principes politiques professés par les membres de la droite dans cette Chambre, s'il est un parti libéral en Angleterre, ou s'il est quelqu'un qui doive être appelé à former partie d'un cabinet libéral en Angleterre — sous monsieur Gladstone, lord Granville, ou lord Hartington — qui aient des principes libéraux plus avancés que les messieurs qui siègent de notre côté de la Chambre ?

Il y a assurément un grand changement dans les partis en Angleterre, et si le parti conservateur a perdu le pouvoir là, il sera remplacé par une administration qui ne suivra pas des principes plus libéraux et une politique plus libérale que les messieurs qui siègent de ce côté de la Chambre.

M. RYMAL : Je suppose que vous ne nous félicitez guère du changement.

SIR CHARLES TUPPER : Je puis dire à l'honorable monsieur qui m'interpelle que ce changement ne me décourage en aucune façon. Je crois que les intérêts du Canada sont tous aussi sûrs entre les mains de lord Cardwell, comme ministre des colonies, qu'ils l'étaient entre les mains de sir Michael Hicks-Beach. Qu'est monsieur Cardwell ? C'est précisément l'homme qui prit une si grande part au règlement de la question de la Confédération de l'Amérique Britannique du Nord. Il a rempli alors la charge de ministre des colonies de la façon la plus habile et la plus énergique, et ses successeurs n'ont eu qu'à mettre à exécution ce qui avait réellement été accompli par l'administration libérale.

Lorsque le premier ministre se trouva en Angleterre, il eut une conversation très satisfaisante avec un homme politique auquel pourrait bien échoir le portefeuille de ministre des colonies. Tout récemment encore cet honorable monsieur s'exprimait de la façon suivante dans un discours qu'il prononçait devant l'institut colonial :

Mon ami sir John A. Macdonald est venu en ce pays, il n'y a pas longtemps, dans le but d'obtenir une garantie pour le chemin de fer du Pacifique, et je ne suis pas du tout sûr s'il ne serait pas désirable que la mère-patrie fût libérale en ces matières.

On voit donc que, malgré la chute du gouvernement Beaconsfield, la présente administration a toute chance d'obtenir de l'aide pour cette grande entreprise nationale.

Nous avons la preuve que dans le grand pays auquel nous devons une allégeance loyale, les deux partis comprennent qu'il importe de construire cette grande route à travers le continent.

J'osai attirer l'attention, l'année dernière, sur le fait que la politique d'inviter les habitants de la mère-patrie à venir coloniser notre grand Nord-Ouest recevrait l'approbation des hommes d'Etat anglais. Les honorables membres de la gauche

tournerent même cette idée en ridicule. Ils s'en moquèrent, mais subséquemment ord Beaconsfield fit un éloge brillant des grandes ressources nationales de l'Amérique britannique du Nord, et il déclara au peuple anglais qu'il était d'importance vitale que ses fils qui sont obligés de s'expatrier dans le but d'améliorer leur condition, pussent aller s'établir sur les terres fertiles de notre Nord-Ouest, à l'ombre même du drapeau qui les a protégés jusqu'à présent.

Je vais maintenant attirer l'attention de la Chambre, pendant quelques instants, sur les pouvoirs qui ont été accordés au gouvernement, à la dernière session du parlement, au sujet de cette grande entreprise, et sur le devoir qui nous incombe. Je crois pouvoir convaincre la Chambre—et je ne désespère même pas de convaincre l'honorable député de Durham-Ouest lui-même—que durant la vacance le gouvernement s'est occupé de remplir la tâche qui lui avait été confiée par le parlement.

La première résolution se lit comme suit :

“ 1. Que des engagements ont été pris avec la Colombie britannique, établissant comme condition de son union avec le Canada qu'une ligne de chemin de fer devant relier l'océan Atlantique à l'océan Pacifique sera construite dans le plus bref délai possible.”

“ 6. Qu'en vue de l'importance de tenir les promesses faites à la Colombie britannique et de compléter la consolidation de la confédération des provinces de l'Amérique britannique du Nord ; et afin de pouvoir venir en aide aux classes ouvrières de la Grande-Bretagne qui sont sans travail et de leur donner les moyens de s'établir permanemment sur le sol britannique ; et en vue du caractère national de l'entreprise, le gouvernement est autorisé et requis de faire tous ses efforts pour s'assurer de la coopération du gouvernement impérial dans ces grands travaux, et se faire aider pour l'exécution de cette grande entreprise nationale au moyen de garantie ou autrement.”

Cette résolution traite de l'importance d'obtenir le concours du gouvernement impérial par garantie ou autrement, et je puis dire que le gouvernement a fait tout ce qu'il a pu dans ce sens ; je crois que la Chambre elle-même est la preuve que notre mission produira ses fruits en temps voulu.

La septième résolution comporte :

7. Qu'il est de plus expédient de décréter : Que 100,000,000 d'acres de terre et les richesses minières y contenues, seront affectés à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique.

SIR CHARLES TUPPER.

Je n'ai pas besoin d'en dire davantage sur ce sujet, après le discours élaboré du député de Norfolk-Nord qui a combattu la politique du gouvernement quant au mode de réserver et d'utiliser ces 100,000,000 d'acres de terre, car la réponse habile et complète de l'honorable premier ministre a dû convaincre cette Chambre, comme elle a convaincu, je pense, le pays, que nous aurions toutes raisons de croire que cette politique aura un plein succès.

Je ne veux pas discuter davantage cette question, mais avant la clôture du parlement, il sera nécessaire de soumettre une résolution confirmant le mode d'après lequel le gouvernement décide d'administrer ces terres d'une façon plus concise que les résolutions ne le comportent. Nous n'avons pas l'intention, cependant, de nous départir de la politique que nous croyons avoir sagement adoptée et qui sera suffisante pour nous permettre d'accomplir entièrement cette entreprise.

La dixième résolution est ainsi conçue :

“ 10. Que le gouvernement ait l'autorisation et la charge de localiser une partie du réseau du chemin de fer du Pacifique, à partir de la rivière Rouge vers l'Ouest en passant au nord du lac Manitoba avec un embranchement à Winnipeg, et qu'il soit autorisé à passer un contrat et dépenser une somme n'excédant pas \$1,000,000 pour la construction du dit chemin de fer sans être tenu de soumettre préalablement les contrats au parlement.”

Nous avons profité de cette autorisation, et, avant de reprendre mon siège, j'expliquerai à la Chambre où en sont les choses.

Les sections 11, 12, 13 et 14 se lisent comme suit :

“ 11. Qu'il est à propos de faire de nouvelles explorations dans les districts de la rivière de la Paix et de la rivière au Pin et d'autres sections du pays qui n'ont pas été encore examinées, dans le but de constater la possibilité de construire une ligne à travers la plus grande étendue de territoire fertile, avant de commencer les travaux de construction dans la Colombie britannique.

“ 12. Que dans l'opinion de la Chambre le choix de Burrard Inlet comme terminus était prématuré.

“ 13. Qu'il est nécessaire de tenir parole à la Colombie britannique et de commencer la construction du chemin de fer dans cette province aussi tôt que possible.

“ 14. Que le gouvernement ait l'autorisation et la charge de faire telles explorations ultérieures qu'il jugera nécessaires dans le dit but, et aussitôt qu'il aura définitivement choisi et localisé la ligne, de passer les contrats pour la construction d'une partie de cette ligne de pas plus de 125 milles, sans la sanction du parlement, de sorte que les travaux de construction

puissent être commencés au plus tard pendant la saison actuelle, et poussés par la suite avec vigueur.”

Je puis dire à la Chambre que nous apprécions pleinement toute l'étendue de la dépense qu'il serait nécessaire pour construire le chemin de fer jusqu'à l'océan Pacifique par la route de Burrard Inlet. Tout ce que nous avons demandé, c'est le pouvoir de faire des explorations dans le but de constater si nous ne pourrions pas relier la région fertile du Nord-Ouest en traversant un pays plus hospitalier.

M. BLAKE : Pas inhospitalier.

SIR CHARLES TUPPER : Je vais retirer ce mot, car j'ai un souvenir vivace de ce que l'honorable député a dû souffrir pour s'être servi auparavant de cette expression. Le gouvernement, agissant de bonne foi, et croyant que s'il pouvait faciliter la marche des travaux dans la Colombie britannique, et trouver une route plus courte et plus facile pour communiquer avec les vallées fertiles du Nord-Ouest, il contribuerait beaucoup à surmonter la grande difficulté qui s'oppose à la construction du chemin de fer du Pacifique, consacra toute son attention à cette question. Il s'assura des services d'un navigateur actif et énergique, dans le but de faire rapport sur le Port Simpson. Après avoir reçu son rapport, je n'hésite pas à dire qu'on ne saurait trouver, selon moi, un port semblable sur les côtes du Pacifique. Il est d'accès facile, bien abrité, et ne saurait offrir de plus grands avantages sous ce rapport. Mais après avoir fait examiner les trois routes, depuis le Port Simpson jusqu'à la rivière de la Paix, la rivière au Pin et Fort George, nous sommes venus à la conclusion que la route de Burrard Inlet était plus courte de 150 milles que celle de Port Simpson, et puis que le sol à travers la Colombie britannique, *via* la rivière de la Paix ou la rivière au Pin, n'était pas plus favorable à la colonisation que la route de Burrard Inlet, mais qu'outre le fait qu'elle se trouve à 500 milles au nord de Victoria, la température y est très favorable. Les pluies sont incessantes sur la côte, et il n'y a pas d'étendue de pays propre à la colonisation entre la côte et 500 ou 600 milles, où nous pourrions atteindre la passe de la rivière de la Paix.

Monsieur Fleming signala dans son rapport les grands avantages quelle possé-

dait, comme étant de construction plus facile. Après pleine délibération, nous sommes venus à la conclusion que nous n'agirions pas dans l'intérêt du pays si nous n'acceptions pas la route de Burrard Inlet, qui avait été adoptée par l'administration précédente. Le fait que l'honorable monsieur avait adopté cette route après mûre considération était beaucoup en sa faveur, et nous n'hésitâmes pas à l'adopter. La route de Burrard Inlet a un grand avantage : elle a un bon havre, et à 30 milles seulement du détroit se trouve les mines de charbon si précieuses de Nanaïmo. Oui, à 30 milles se trouvent de grands gisements de charbon, et tout près des mines considérables de fer qui suffiront, je crois, pour engager des capitalistes entreprenants à fabriquer des lisses de fer qui seront nécessaires pour la Colombie britannique. La pêche est très abondante sur ces côtes qui sont en même temps recouvertes de forêts splendides.

De Burrard Inlet à Yale il y a 50 à 100 milles de terres arables. Ces terres sont suffisamment étendues pour recevoir une nombreuse population. J'ai reconnu franchement l'année dernière que le district de Kamloops offre des avantages supérieurs. L'action de la marée se fait sentir jusqu'à Yale, que l'on peut atteindre facilement des rives du Pacifique. Les steamers voyagent régulièrement de Victoria à Yale, et la construction de 125 milles de chemin de fer nous permet d'atteindre le district de Kamloops, ce qui nous donne une communication avec le grand plateau des Montagnes Rocheuses, à travers lequel il nous faudra construire 150 milles de chemin de fer, puis 140 milles dans la direction des Etats-Unis et 200 milles vers le nord traversant un pays où le climat est beau et où la végétation est fort riche. Cette section du pays est la plus importante et la plus propre à la culture que l'on puisse trouver dans toute la province de la Colombie britannique. À ce sujet je vais me permettre de lire quelques passages d'un "Guide de la Colombie britannique."

M. MACKENZIE : Quel est l'auteur de la description ?

SIR CHARLES TUPPER : Je ne connais pas le nom de l'auteur, qui n'est pas indiqué dans le livre ; mais je puis dire aux honorables messieurs de la gauche que s'ils récusent cette autorité, ils pourront trouver une description sém-

blable dans l'habile rapport de monsieur Dawson, de la commission géologique de 1877, lequel confirme pleinement ce que je vais lire.

Voici ce qu'il dit de la région de New-Westminster :

“ La rivière Fraser ne vient pas de la chaîne des Cascades, mais de celle des Rocheuses. C'est la seule rivière de la Colombie britannique (excepté dans l'extrême nord-ouest de la province) qui ait la force de traverser le pays sec entre les chaînes Rocheuses et Cascades et de passer par ces dernières pour se rendre à la mer. Elle est alimentée dans sa course par des cours d'eau qui viennent de toutes les directions ; c'est une grande rivière, mais navigable seulement en certains endroits, à cause des rapides. Yale est le terminus de la navigation maritime. Après s'être élancée par les passes de montagnes à Yale et Hope, la Fraser devient calme et tranquille sur tout le reste de son cours.

“ Ce pays, dans la partie inférieure de la Fraser, est ce que je puis appeler le district de New-Westminster. Dans son ensemble c'est un district boisé, mais il a de vastes étendues de terre découverte, arable et à pâturage, une atmosphère délicieuse—pas de malaria ou fièvres troubles.—et de grandes facilités pour le transport par eau et par terre. La neige arrive avec le mois de janvier et part avec celui de mars ; beaucoup de poisson et de gibier dans le district ; produira tout ce que l'île Vancouver produit, et plus ; trois grandes scieries employant 600 personnes ; un moulin à farine ; distillerie ; société de cultivateurs, etc. Deux cents colons environ se sont établis dans ce district durant l'année 1874.

“ Le *Mainland Guardian* (journal de New Westminster) dit, au mois de mars 1872 : Un rendement minimum de 30 à 40 boisseaux de blé par acre est la moyenne du rendement dans les districts de Kamloops, Okanagan, Nicola, Sumass, Chilliwack et de la Fraser inférieure. Entre la ville de New-Westminster et l'embouchure de la rivière on obtient souvent un rendement encore plus considérable, non parce que le sol est meilleur et des plus favorables, mais simplement parce qu'on y donne plus de soins à la culture ; 50 boisseaux d'avoine et une égale quantité d'orge par acre sont un rendement très commun. Le blé d'Inde donne 60 ou 70 boisseaux par acre. Le rendement des légumes est généralement satisfaisant, et ne peut être surpassé par celui d'aucun pays.

“ Sur une ferme le rendement des pommes de terre a été de sept tonnes, et sur une autre il a même atteint 15 tonnes par acre. Il n'en manque pas d'échantillons qui pèsent 2½ et même 3 lbs. Les navets donnent 25 tonnes à l'acre ; les oignons, de quatre à six tonnes ; tandis que les carottes, les choux, les betteraves, les choux-fleurs, etc., atteignent une croissance qu'on peut sans exagération dire énorme.

“ Quant aux fruits, il suffit de dire que les espèces ordinaires (pommes, poires, prunes, cerises, groseilles, gadelles fraises, etc.) qu'on trouve dans la partie orientale de la Confédération et de l'Angleterre ; croissent et donnent en abondance.

DISTRICT DE NEW-WESTMINSTER—DESCRIPTION SPÉCIALE.

“ Je vais décrire le district de New-Westminster en commençant à l'embouchure de la rivière Fraser.

“ Nous y trouvons de vastes terres basses, riches et unies, libres de bois, avec des pièces de saule, rosier, et sur le bord des terrains plus élevés, de pommier sauvage. Une herbe appelée foin de marais y abonde. Il y a grand nombre de fontières d'eau salée, ce qui ajoute à la difficulté de faire des fosses.

“ Toutes les fermes sont occupées dans cette section, et il y a encore de la place pour des colons. Il y a 29,000 acres de très bonne terre sur une île entre le bras nord et le bras sud de la Fraser.

“ Sur le bras nord, un petit établissement d'une vingtaine de fermiers ; 500 acres cultivés ; échantillons de blé blanc et de blé rouge atteignant jusqu'à 5½ pieds de hauteur et rendant 50 boisseaux à l'acre. Deux pommes de terre (“ Breeley prolific”) ont donné 67 lbs. Trèfle, foin, orge, avoine, pois, etc., bons.

“ Un district absolument semblable à celui de l'embouchure de la Fraser et qui en fait même partie, sur le territoire des États-Unis, près de l'embouchure du Loup et en arrière de Semishmo, se peuple très rapidement.

“ Remontant la rivière, nous arrivons bientôt aux forêts qui la bordent de chaque côté ; des sapins géants ; cèdres, aunes, érables ; on ne peut voir la valeur agricole réelle du sol. Superbe végétation dans la forêt—baies de toutes sortes, fougère, plantes grimpances, mousse—la fleur blanche au doux parfum du pommier sauvage tranchant sur le vert feuillage de l'été. Scène pittoresque sur une grande échelle. Mais que le colou praigne courage ; ici il est près de la mer, et il n'a pas besoin de chemin de fer pour s'y transporter ; il y a beaucoup de bonnes terres qui ne demandent qu'un peu de défrichage, et elles valent la peine d'être défrichées. Il y a dans certaines parties de vastes étendues de terres basses couvertes de foin, ainsi que de belles prairies au sol fertile ; excellentes maisons ; des fermes pleines de vie près la ville de New-Westminster, ainsi que des établissements à la rivière Pitt, Kootsey, Langley, Matsqui, etc. Ainsi, par exemple, à la rivière Pitt, 23,000 acres de bonnes terres arables qui n'ont pas besoin de défrichage, et la partie de ces terres qui est sujette aux inondations sert aujourd'hui de pâturage.

“ Un correspondant du *Daily Standard* de Victoria (novembre 1872) décrit comme suit les fermes de Langley : “ Plusieurs centaines d'acres de terres d'alluvion ; à nos pieds, plusieurs milles carrés de terres en prairies, la rivière qui étincelle au delà, et, à travers, la chaîne noire des Cascades ; un cours d'eau, rempli de truites, qui décrit des méandres à travers la prairie.” Une autre ferme de “ cent acres dont chaque partie est cultivée, asséchée et séparée en vastes parcelles de 30 à 40 acres chacune ; un joli manoir.” Une autre de “ 800 acres, dont 200 cultivés, beau sol noir et propice à la charrue, asséché par un cours qui le traverse.” Une autre “ 600 acres de pâturage ; vaches, race Durham ; le propriétaire fait du beurre.” La suivante “ 300 acres,

bétail et terre appartenant au forgeron. Bonne école publique; belle église presbytérienne." L'écrivain dit que ces fermes sont extraordinairement productives.

"Plus haut encore, à l'endroit où les rivières Sumass et Chilliwack rejoignent la Fraser, se trouvent des établissements qui commencent—prairie Sumass; 25,000 acres. Bœuf de meilleure qualité, beurre et fromage de choix, belles céréales, des prairies et des vallées fertiles s'étendant à perte de vue, et cependant, densément peuplées; 60 à 80 fermes; bonnes maisons, granges, étables, églises, écoles, magasins, moulin à farine; 600 acres cultivés en blé l'année dernière, ayant donné 40 à 50 boisseaux à l'acre; 200 acres d'avoine; aussi, pommes de terre, pois, fèves, houblon, fruits et même du tabac; fournit du bœuf à Yale et Hope (Yale est également approvisionné de bœuf par Nicola); vaste étendue de prairies; beaucoup de bonnes terres, sur la Chilliwack au-dessus de la vallée, qui seront d'un bon rapport quand elles auront été défrichées.

DISTRICT OKANAGAN.

"Très beau pays pour l'éleveur du bétail et pour la production du grain; le blé d'automne donne un bon rendement sans irrigation; de l'avoine, de l'orge, du blé d'Inde, des pommes de terre, des tomates, des melons musqués, melons d'eau, vignes, tabac en profusion. Été chaud, le thermomètre a indiqué 98° à l'ombre; le froid est vif en hiver, mais temps clair et brillant, neige rarement profonde et ne restant pas longtemps; généralement les bêtes à cornes, les chevaux et les moutons restent dehors en hiver; cependant, une légère préparation est recommandée.

"Le lac a 70 milles de longueur sur 1½ de largeur; le pays qui se trouve à l'est est un bel échantillon des districts qui s'étendent entre les chaînes Rocheuses et Cascades; collines découvertes, herbues, parsemées d'arbres comme les parcs anglais, collines et vallons se succédant; lacs, étangs et cours d'eau remplis de poissons; sol d'un caractère semblable dans son ensemble à celui de la Similkameen; riche terre glaise sablonneuse, couches inférieures de glaise dans quelques vallées, quelques pièces d'alkali. Quelques colons viennent s'y établir avec empressement depuis que le chemin de fer canadien du Pacifique est commencé. Ceux qui aurient plus bagage il y a un an, travaillent maintenant avec ardeur et améliorent leurs terres. On dit que dans l'Okanagan et les districts qui l'avoisinent il y a de la place pour une population agricole de 10,000 âmes (en donnant 160 acres pour neuf personnes). Poste de la mission catholique romaine, 1100 pieds au-dessus du niveau de la mer, à l'est du lac; beau pays au-delà. Sur le côté ouest du lac, à une courte distance en arrière, s'étend une chaîne de montagnes peu élevées qui arrivent jusqu'au lac et s'élèvent en taillis abruptes au-dessus des eaux; excellents pâturages, surtout sur les petites pièces qui s'avancent dans le lac. La mine d'argent de Cherry Creek est abandonnée pour le moment.

"Près l'extrémité nord du lac se trouve une réserve de terres très choisies pour les sauges.

DISTRICT KAMLOOPS-SHUSWAP.

"Pénétrons dans le district par l'est. La rivière Colombie se trouve à 44 milles du lac Shuswap, *via* la passe de l'Aigle. Le lac des trois vallées (altitude 1,912 pieds) est à environ 34 milles du lac Shuswap. Directement au sud du lac des trois vallées il y a une grande et large vallée herbeuse qui s'étend jusqu'à la rivière Shuswap ou Spillameechene. Cette dernière coule tranquillement à travers une large vallée dont la plus grande partie a un sous-sol de glaise; beau blé d'automne sans irrigation; très bonnes récoltes ici; grands bâtiments de ferme; champs bien clôturés; les sauvages travaillent sur les fermes; belle herbe en touffe sur les terres élevées autour desquelles la rivière fait un coude.

"Un fermier de la prairie Shuswap a battu 80 tonnes de blé en 1879; deux autres fermiers 40 tonnes chacun. Prix de la farine supérieure extra, \$12, (48s. anglais) par baril de 196 lbs.; lard de choix, 25 centins (1s. 0½d. anglais) par lb.; bœuf juteux, 10 centins (5d. anglais) par livre.

"Laisant la rivière Shuswap ou Spillameechene à un point, disons où Cherry Creek la rejoint, il y a entre ce point et la tête du lac Okanagan, un district de prairies ouvertes et de terres boisées ça et là abondant en riches pâturages et parsemées de quelques colonies agricoles.

"Depuis la tête du lac Okanagan jusqu'à la rivière Thompson (bras sud) il y a environ 45 milles au nord-ouest. Quittant les vallées onduleuses et couvertes d'herbe en touffe de l'Okanagan, vous remontez d'abord un espace de 20 milles de terres boisées; vous arrivez dans la grande prairie—beau sol, herbe en touffe; fort riche dans laquelle broutent des bestiaux; la prairie, qui a 16 milles sur deux, est bornée par des collines et traversée par une rivière; l'élévation (1,450 pieds) cause quelque danger par les gelées de la nuit. De Grande Prairie à la rivière Thompson, beau cours d'eau à travers la vallée bordée par des aunes et des saules, des prés verts, des groupes d'arbres et de petits lacs; bon sol prêt pour la culture.

"Sur les bords de la rivière Thompson du nord, et au nord du lac Kamloops, sur un espace de 130 milles, il y a des terres légèrement boisées et couvertes d'herbe en touffe.

"Plusieurs Anglais, du côté américain, ont pris une prairie de 2,000 acres sur la Thompson du nord, à une courte distance de Kamloops, et y font des fossés d'assèchement.

"En 1871, le rendement du grain sur la rivière Tranquille, ainsi que sur les bras nord et sud de la rivière Thompson, était d'un million et un quart de livres.

"Tout le district Kamloops-Shuswap est un district de plateaux entrecoupés de dépressions considérables; pâturages abondants, généralement vifs de forêts, et seulement espacés de troncs d'arbres; climat d'été sec, grande chaleur; hivers souvent très froids un jour ou deux, mais en somme pas très vifs; en général la neige ne reste que peu de temps; dans les saisons rigoureuses on amène ici les bêtes à cornes pour l'hiver; la compagnie de la Baie d'Hudson a coutume d'y mettre 500 chevaux en hivernage, y compris les juments et les pou-

lains. Nul doute que ce district sera encore reconnu comme district minier. Les premières découvertes d'or faites par les naturels l'ont été ici, et on gagne encore de bons gages sur la rivière Thompson. A son embouchure cette rivière est trop pleine, trop rapide et trop rocheuse pour les opérations minières.

DISTRICT NICOLA.

“Directement au sud de Kamloops, à 30 milles, est le lac Nicola. Présentement le chemin qui part de Kamloops est une sorte de voie naturelle traversant un pays onduleux et couvert de belles herbes. Pas d'herbages pendant les premiers milles; plusieurs ravins. A la première hauteur, tournez et contemplez le magnifique panorama qu'offrent les vallées de la rivière Thompson; cela vous donnera une idée des ressources que possède la province en fait de pâturages. Vous pouvez faire passer une voiture légèrement chargée, de Kamloops au lac Nicola, si vous avez un guide, une hache et une bêche.

DISTRICT LILLOET-CLINTON.

“Ce district comprend la crique Cachée. Bonaparte, ainsi que le lac Williams, et s'étend jusqu'à l'embouchure de la Quesnel.

“Tout le district est très beau, et démontre dès à présent ce qu'on peut faire en appliquant des capitaux au sol. Il est plus au nord et généralement plus élevé que quelques-unes des sections que nous avons déjà décrites. On peut dire que les gelées des nuits d'été font courir des risques aux moissons sur le chemin de roulage au nord de la montagne du Pavillon, à moins que les fermes ne soient protégées contre les coups de vent du nord. Cette observation s'applique plus particulièrement aux fermes qui se trouvent plus au nord qu'Alexandria.

“Naturellement, sur une section aussi considérable, la surface du sol est variée. Il embrasse dans son étendue de fertiles terrasses, des plateaux, de larges vallées, d'immenses plaines et de grandes collines onduleuses.

“Le pays, près des rivières Thompson, Bonaparte et Chapeau, offre à l'œil un spectacle attrayant: d'immenses collines vertes et des prés unis; à peine un buisson ou un arbre; du beau gazon jusqu'au sommet des collines. Le climat est très salubre et délicieux; le bois de construction manque en certains endroits, ainsi que la pluie, mais il y a plusieurs cours d'eau.

“Pour les pâturages le pays ne peut être surpassé, et les avantages que le sol offre pour l'agriculture sont en plusieurs endroits très bons. A la crique Cachée et sur la rivière Bonaparte il y a d'excellentes terres arables. Le pays que traverse le chemin de roulage jusqu'au lac Williams est un sol très bon, avec pas plus de bois qu'il n'en faut pour les opérations de la ferme. La terre arable est bornée par des collines basses, au delà desquelles s'étendent des prairies et des vallées. Ces collines sont onduleuses et leur vert tapis est couvert d'une infinité de fleurs sauvages.”

Je n'ai aucun doute que, lorsque mon honorable ami le ministre des travaux

SIR CHARLES TUPPER.

publics aura complété ses améliorations, nous aurons 100 à 150 milles de navigation jusque dans les régions minérales que l'on pourra utiliser.

M. BLAKE: Ce district rapportera-t-il autant que l'île Vancouver?

SIR CHARLES TUPPER: Il ne dit rien à ce sujet.

M. MACKENZIE: C'est bien le moins, je crois.

SIR CHARLES TUPPER: Je crois que les honorables messieurs ne devraient pas déprécier l'île Vancouver après avoir consenti à y dépenser \$4,000,000. Je puis dire que les chevaux qui possèdent le gouvernement, dans le district de Kamloops, ont passé l'hiver en plein air, et ont été trouvés en bonne condition au printemps. Il n'est aucune partie de la Colombie britannique qui soit plus propre à la colonisation que le district de Kamloops.

M. MACKENZIE: C'est la meilleure partie du pays.

SIR CHARLES TUPPER: Il n'y a pas de doute sur ce point; c'est précisément l'une des raisons qui nous ont fait adopter cette route pour le chemin de fer. Les honorables membres de gauche ont exercé une sage discrétion en s'engageant à construire les 125 milles maintenant donnés à l'entreprise, et qui nous mettront en communication avec les bras nord et sud de la rivière Thompson qui sont parfaitement navigables, puis nous rendront comparativement facile l'accès des riches mines du Cariboo. Les mines d'or et de charbon seront facilement accessibles par cette communication aisée et rapide qui nous permettra de développer, comme l'a dit l'honorable monsieur à ses électeurs à Sarnia, les parties inaccessibles renfermant des richesses minérales inépuisables.

Nous résolvons de ne pas perdre notre temps à faire des explorations, et après avoir fait une étude rapide de la route de Port Simpson, nous entreprimes de suite la construction, conformément à l'engagement que nous avons pris envers le parlement. Après être venus à la conclusion que la route de Burrard Inlet était la meilleure, nous aurions failli à notre devoir et nous aurions sacrifié les plus chers intérêts du pays si nous ne nous étions pas mis promptement à l'œuvre.

Je suis heureux de dire que les contrats que nous avons donnés n'offrent pas les

dangers que pourraient supposer les honorables membres de la gauche. Ils ont été adjugés d'après des quantités maximum, puis on a ajouté une somme extra de \$1,000,000 pour toutes les dépenses imprévues possibles. Les contrats s'élevaient à \$9,167,000, dont \$1,000,000 pour les dépenses imprévues. L'ouvrage est donné à la verge; mais le gouvernement a constaté de la façon la plus certaine le maximum des quantités nécessaires pour la construction du chemin de fer de première classe, et il s'est réservé le pouvoir de réduire l'ouvrage dans toute la mesure qu'il croirait praticable, puis de construire en même temps le chemin le plus économique possible de Kamloops à Yale. En exécutant avec soin l'ouvrage, en surveillant attentivement la marche et en faisant les réductions possibles; en augmentant les courbes et les pentes si cela est nécessaire, nous pouvons achever et équiper le chemin pour un prix moindre que celui qui est mentionné dans le contrat. Nous nous sommes aussi réservé le pouvoir d'interrompre l'ouvrage en tout temps.

M. BLAKE: Pouvez-vous le faire maintenant?

SIR CHARLES TUPPER: J'espère pouvoir prouver à l'honorable député de Durham-Ouest qu'il ne serait pas de l'intérêt du Canada de discontinuer cette entreprise, et de ternir la bonne réputation du Canada en déclarant que nous sommes prêts à répudier des engagements solennels, simplement parce qu'ils ont été conclus par nos prédécesseurs.

Nous ne nous engageons pas à achever le chemin en 1890, comme ils l'ont fait; l'obligation que nous avons prise de construire ce chemin est assujétie à l'obligation encore plus grande que nous devons au Canada de ne rien faire qui puisse porter atteinte à l'intérêt général de la Confédération. Nous ne nous engageons pas—quoique l'honorable monsieur ait pris cet engagement—à dépenser \$2,000,000 par année. Nous n'avons pas l'intention de dépenser \$1,000,000 cette année; et si nous suspendons les travaux en aucun temps, au cas où les calculs de l'honorable ministre des finances ne se réaliseraient pas ou pour toute autre cause, nous pouvons interrompre l'ouvrage sans donner une seule piastre en compensation aux entrepreneurs pour les profits ou pour les pertes qu'ils auraient pu faire autrement.

Si l'interruption dure six mois, nous devons seulement accorder six mois de plus à l'entrepreneur pour lui permettre d'achever ses travaux.

J'ai pleine confiance que le chemin pourra être construit et équipé avec un matériel roulant suffisant, d'une façon aussi économique que celui est compatible avec la sécurité que doit offrir le transport sur le chemin, et que le montant de tous les travaux ne dépassera \$9,000,000.

Je vais maintenant parler des objections que l'on a faites il y a un an contre la route de Burrard Inlet. On a dit premièrement qu'elle était trop rapprochée de la frontière américaine.

M. MACKENZIE: Avez-vous reculé la frontière?

SIR CHARLES TUPPER: Nous ne pouvons pas empêcher que notre ligne soit exposée à voir son trafic transporté jusqu'à un terminus dans les Etats-Unis; mais il y avait une difficulté plus importante, c'est que Burrard Inlet pouvait être commandé par les canons de l'île San-Juan, et c'est cette difficulté qu'il nous a fallu prendre en considération.

M. BLAKE: Elle peut être tournée fait en ayant nous-mêmes de gros canons.

SIR CHARLES TUPPER: L'honorable monsieur dit que l'on peut surmonter la difficulté en ayant nous-mêmes de gros canons, mais nous avons trouvé un autre moyen. Il suffirait de construire, quand cela serait nécessaire, huit milles de chemin depuis le havre d'Esquimaux jusqu'à Sanwich Inlet, ce qui nous permettrait d'atteindre Burrard Inlet, et de surmonter ainsi une des objections principales que j'ai soulevées l'année dernière.

L'honorable monsieur n'aura pas la chance, je crois, de me reprocher d'avoir adopté une politique à laquelle j'étais opposé. J'eus la franchise de dire, l'année dernière, qu'avec tous les renseignements connus je choiserais Burrard Inlet, et tout ce que nous demandâmes à la Chambre de déclarer, c'est que la localisation de cette ligne était prématurée. Les explorations et les études subséquentes ont confirmé notre manière de voir, et, après avoir fait cet examen, on ne saurait nous accuser d'avoir agi prématurément.

Après avoir basé sa politique au sujet de la construction du chemin sur l'appropriation de 100,000,000 d'acres de terre, le gouvernement crut qu'il était nécessaire de soumettre les renseignements les

plus authentiques sur la valeur de ces terres.

Le montant dépensé en explorations est considérable, mais il ne l'est pas autant qu'on pourrait le supposer. Une somme d'environ \$900,000 imputée aux arpentages aurait dû être imputée à la construction, car elle se rattachait réellement à la localisation et à la construction de la route. Comme l'a dit l'honorable premier ministre il ne s'agit pas là d'une exploration ordinaire ; nous explorions un pays qui s'étend du Nipissing à la Baie Saint-James, qui va de l'île Vancouver au fort Simpson, c'est-à-dire qu'il s'étend du cinquante-unième au cinquante-sixième degré de latitude.

Le rapport que j'ai soumis à la Chambre, l'année dernière, était accompagné d'une carte donnant les meilleurs renseignements que possédât le gouvernement au sujet des terres du Nord-Ouest. Cette carte indiquait les parties du pays sur la valeur agricoles desquelles nous ne possédions pas des renseignements complets ; et je suis heureux de dire que d'après les explorations de l'année dernière, nous avons pu constater que depuis le pied des Montagnes-Rocheuses jusqu'à la frontière occidentale de Manitoba, nous avons trouvé 150,000,000 d'acres de bonnes terres et seulement 30,000,000 d'acres de terres impropres à la culture.

M. MACKENZIE : Ce n'est pas là la section des terres du chemin de fer.

SIR CHARLES TUPPER : Oui. L'honorable monsieur peut constater la chose sur la carte.

M. CHARLTON : Cette quantité comprend-elle la région de la rivière de la Paix ?

SIR CHARLES TUPPER : Oui, jus qu'à un certain point. Je suis heureux de dire que les explorations seront terminées le premier jour de juillet cette année, et que chaque piastre votée pour la prochaine saison sera affectée à la construction du chemin. Si la diversion de la ligne au sud du lac Manitoba, qui a été faite dans le but de permettre au chemin de traverser une région propre à la colonisation—la plus favorable pour un chemin de fer au point de vue de l'établissement du pays—allonge la ligne d'environ 20 milles, elle a été raccourcie d'à peu près 4 milles entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge. Nous avons trouvé une bonne ligne entre Winnipeg et les

SIR CHARLES TUPPER.

Montagnes-Rocheuses, et nous avons évité les énormes ravins qui se trouvent au sud de la passe Edmonton, ce qui raccourcit la route de 10 milles ou plus.

M. MACKENZIE : Le mesurage n'en a pas encore été fait.

SIR CHARLES TUPPER : Non ; il nous faut nous appuyer sur des mesurages approximatifs pour pouvoir discuter maintenant cette question. Je suis heureux de dire, au sujet de la construction de la seconde section de 100 milles, que non-seulement nous sommes à l'abri de la critique, que non-seulement nous aurons une bonne ligne, mais que nous venons de recevoir des soumissions pour la construction d'une section aussi difficile, probablement, que toute autre entre la rivière Rouge et le pied des Montagnes-Rocheuses pour moins de \$500,000 pour 100 milles. Les pentes ne dépasseront pas celles du Grand Tronc ou du chemin de fer Grand Occidental. S'il est une partie du chemin pour laquelle il inporte qu'elle ait le meilleur nivellement possible, c'est bien celle qui se trouve entre la rivière Rouge et le lac Supérieur.

Personne n'a pu entendre le discours élaboré de l'honorable ministre de l'intérieur sans venir à la conclusion que la population se développera dans le pays aussi rapidement qu'il l'a dit.

M. BLAKE : Écoutez, écoutez !

SIR CHARLES TUPPER : Je puis citer la bible grite à l'honorable monsieur pour établir l'exactitude de mon assertion. Je vais lui lire, par exemple, l'extrait suivant du *Globe* :

“ Ce n'est pas trop préjuger que de dire qu'il y aura une population d'un million d'habitants dans le Nord-Ouest, lorsque ces 1,300 milles seront terminés.

Mais admettons qu'il n'y ait alors que 500,000 personnes dans le Nord-Ouest. Si elles contribuent au trésor dans la même proportion que la population des autres provinces, elles augmenteront le revenu de \$3,000,000 par année. Les 1300 milles de chemin de fer une fois achevés et en état d'exploitation, ne coûteront pas plus de \$30,000,000. Cette somme représente le paiement d'un intérêt annuel de \$1,200,000 ; il restera donc à l'actif \$1,800,000. Une partie de ce montant sera naturellement consacrée aux dépenses du gouvernement et à la protection des 500,000 Canadiens qui contribueront à son paiement ; mais, malgré cela, il est facile de se rendre compte que le pays n'a rien à perdre en prolongeant dans un bref délai le chemin de fer jusqu'aux Montagnes Rocheuses.”

Ce passage corrobore parfaitement l'as-

sersion que nous pourrions construire tout le chemin avec le seul revenu des douanes provenant des 500,000 personnes qui iront s'établir dans ce pays. Vû ces circonstances, je suis surpris que les honorables membres de la gauche prennent une attitude aussi hostile à cette entreprise, prétendant qu'elle va nous plonger dans des difficultés financières. Quoique je ne sois pas disposé à admettre comme vrai tout ce qui paraît dans le *Globe*, je crois que son rédacteur n'a jamais écrit un article plus sage ni plus patriotique que celui que je viens de citer. Aucun homme n'a été aussi injustement attaqué par ce journal que moi-même ; mais après avoir lu cet article, je suis prêt à tout lui pardonner. Je sens qu'animé par des sentiments patriotiques, dans une crise comme celle que nous traversons, le rédacteur de ce journal a cru que le devoir lui commandait de jeter le poids de sa grande influence en faveur de cette vaste entreprise réclamé par la réputation et les meilleurs intérêts du Canada.

Le même article continue dans les termes suivants :

Arrivons maintenant à la section du lac Supérieur dont la construction est certainement une nécessité politique, mais qui n'est pas essentielle jusqu'à ce que la ligne des prairies soit terminée et réunie à la baie du Tonnerre. Il est raisonnable de supposer, comme nous l'avons démontré, qu'une population d'au moins un demi-million occupera les plaines lorsque le chemin de fer du Pacifique atteindra les Montagnes Rocheuses. Chaque famille se rendant ensuite dans ce district contribuera à augmenter la quantité des produits se prêtant à l'importation. La population des États-Unis a doublé dans l'espace de vingt-cinq ans ; dans certains territoires de l'ouest, elle a doublé en dix ans. La population du Nord-Ouest canadien sera continuellement accrue par l'émigration et elle se multipliera rapidement. Lorsque la ligne conduisant jusqu'aux Montagnes Rocheuses sera achevée, il sera opportun de pousser activement la construction du chemin le long du lac Supérieur, car quelle que soit la rapidité avec laquelle seront poussés les travaux, un trafic considérable aura déjà été créé. La section du lac Supérieur, du terminus est de la ligne principale du Pacifique, jusqu'à Fort William, aura une longueur de 620 milles et lorsqu'elle sera terminée elle constituera pour le trafic canadien et pour une partie considérable du nord-ouest américain la ligne de chemin de fer la plus courte — sans transbordement — jusqu'au bord de la mer. Cette ligne ne sera pas nécessaire avant que les prairies soient ouvertes par le chemin allant jusqu'aux Montagnes Rocheuses. Après cela, la ligne pourra sans contredit être considérée comme un chemin commercial, dont les ressources augmenteront d'année en année et qui

deviendra à un moment donné une propriété très rémunérative.

Quelle est notre présente position ? Le trente et un décembre dernier, nous avons dépensé \$14,159,665 qui se décomposent comme suit :

Nous avons dépensé sur le chemin entre le lac Supérieur et la rivière Rouge \$4,866,861 ; la construction du télégraphe avait coûté \$505,039 ; l'embranchement de Pembina, outre les rails, avait coûté \$511,214 ; finalement, il avait été dépensé pour lisses, boulons et chevilles, sur toute la route, \$2,968,062.

M. MACKENZIE—Qu'a-t-on fait des anciennes lisses ?

SIR CHARLES TUPPER : Ce sont les anciennes lisses. Je n'inclus pas dans ce chiffre une quantité considérable de lisses achetées depuis, car il n'avait pas été fait de paiement bien considérable jusqu'à cette date.

Il a été dépensé sur le Canada Central une somme de \$563,715.

Je suis heureux de dire au sujet du contrat pour la section à l'ouest de la rivière Rouge, que l'entrepreneur a la certitude de pouvoir construire 50 milles pour le mois de juillet, et de poser la voie pour transporter les voyageurs sur tout le parcours des 100 milles à la fin de la saison.

Nous espérons aussi pouvoir achever les premiers 50 milles de la seconde section de 100 milles, à l'ouest de Manitoba, au mois de juillet suivant et le reste durant l'année 1881. Les dépenses du génie et autres en rapport avec la construction s'éleveront à \$993,000 ; les autres dépenses non déterminées par des contrats, comprenant l'achat de terrains sur la Kaministiquia et le draguage à la baie du Tonnerre, etc., \$247,300. La dépense totale pour la construction jusqu'au 31 décembre dernier a été de \$10,729,257. Les explorations, les études préliminaires de tout le pays entre Nipissing et la baie James à l'est et dans la Colombie britannique à l'ouest de Victoria jusqu'au Port Simpson, allant du 49ième parallèle au 56ième ont entraîné une dépense de \$3,119,618. La dépense totale sur le chemin de fer du Pacifique, y compris l'embranchement de Pembina, s'élève à \$13,848,876.

Il y a un autre item dans ces comptes du chemin de fer du Pacifique qui s'élève à \$22,995, lequel a servi à payer l'un des entrepreneurs de la route Dawson ; il

faut y ajouter \$287,795 pour l'écluse du Fort Frances, laquelle se trouvant à cent milles du chemin, ne devrait pas, je crois, être imputée au compte du chemin de fer du Pacifique. Mais si l'ont inclue ce montant, la dépense totale à la fin de l'année sera de \$14,159,665.

A six heures l'Orateur quitte le fauteuil.

SEANCE DU SOIR.

Je vais maintenant aborder la question de la dépense qui pourra être nécessaire pour achever le chemin de fer du Pacifique. Je vais soumettre une estimation qui n'est pas celle d'un homme intéressé, ou qui dépasse la dépense probable. Cette estimation a été préparée par un homme qui a eu les meilleures occasions de se former une opinion tout à fait juste sur le sujet, un homme dont l'habileté selon moi n'est surpassée que par sa prudence : monsieur Sandford Fleming, l'ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique. Quelle que soit la réduction que l'on puisse faire à cette estimation, je suis persuadé qu'elle ne saurait être plus élevée.

La distance du lac Supérieur à Burrard Inlet, est de 1956 milles, en ajoutant 20 milles pour la diversion de la ligne au sud du lac Manitoba, et en déduisant $3\frac{1}{2}$ milles pour la réduction de la distance entre le lac Supérieur et la rivière Rouge, ainsi que le raccourcissement causé par le changement de la route qui passera au nord au lieu de passer au sud. Ce total comprend la section de 406 milles, telle que maintenant réduite entre le Fort William et Selkirk, pour laquelle je soumettrai une estimation qui démontre qu'il serait possible de l'achever comme chemin de première classe, parfaitement équipé pour un trafic considérable, y compris les stations terminales, moyennant \$17,000,000, ou \$1,000,000 de moins que mon estimation de l'année dernière.

Monsieur Fleming calcule qu'il faudra une dépense de \$13,000,000 pour la section des 1,000 milles, de Selkirk à la vallée Jasper, la ligne de démarcation au-delà du pied des Montagnes-Rocheuses, y compris un léger équipement, qui seul sera nécessaire d'ici à quelques années ; ce chiffre dépasse de \$3,000,000 l'estimation moyenne pour la seconde section de 200 milles à l'ouest de la rivière Rouge, afin de faire face à toute éventualité. Une section de 100 milles est à l'heure

actuelle donnée à l'entreprise ; j'ai reçu des soumissions pour une seconde section de 100 milles, et je ne m'attends pas que celle-ci coûte plus cher que l'autre.

M. BLAKE : Quelle est l'estimation du coût de l'équipement par mille ?

SIR CHARLES TUPPER : Un léger équipement suffira d'ici à plusieurs années.

M. BLAKE : Sera-ce \$1,000 ou \$2,000 par mille ?

SIR CHARLES TUPPER : Quand le trafic nécessitera un équipement plus coûteux, il sera facile d'y pourvoir.

M. BLAKE : Je désire seulement connaître votre estimation en piastres.

SIR CHARLES TUPPER : Notre estimation est de \$13,000 par mille, et cependant nous serions justifiables de la porter à \$10,000 par mille, c'est-à-dire, que notre estimation dépasse de \$3,000,000 la moyenne du montant qui sera probablement nécessaire pour achever et équiper convenablement les 200 milles actuellement donnés à l'entreprise sur les prairies.

De la vallée Jasper à Port Moody, la distance est de 550 milles. La distance de Jasper à Kamloops dans la Colombie britannique, où commence la section donnée à l'entreprise, est de 335 milles qui peuvent être construits, je crois, moyennant \$40,000 par mille. Plus prudent, monsieur Fleming a estimé la dépense à \$43,660 par mille. Cette section est plus difficile que celle des prairies, mais elle est facile comparée à la section que nous avons donnée à l'entreprise dans les gorges du Fraser. Cela fera \$15,500,000 pour la section de Jasper House à Kamloops. La section de Kamloops à Yale est de 125 milles, dont la construction, d'après M. Fleming, devra coûter \$80,000 par mille, ou \$10,000,000, somme nécessaire pour achever le chemin et l'équiper convenablement. Mais, selon moi, nous pouvons estimer le coût de cette entreprise à \$9,000,000 au lieu de \$10,000,000. Il calcule aussi que la section de Yale à Port Moody, qui est de 90 milles, coûtera en moyenne \$38,888 par mille, ou \$3,500,000. Ces 550 milles coûteront \$29,000,000, auxquels, avec sa prudence ordinaire, M. Fleming ajoute \$1,000,000. Cela fait un total de \$60,000,000, y compris les \$17,000,000 de Fort William à la Rivière Rouge, les \$13,000,000 de la Ri-

vière Rouge à Jasper Valley, et les \$30,000,000 de ce point à Burrard Inlet. A cela, il faut ajouter pour études et exploration, non comprises dans les frais du génie, et autres opérations, \$3,119,618.

La Chambre sera fort surprise d'apprendre les dépenses extravagantes de l'administration précédente dans la Colombie britannique, si le premier ministre d'alors n'avait pas l'intention de continuer l'entreprise. Du mois de juin 1871 au mois de juin 1872, les explorations dans la Colombie britannique ont coûté \$182,216 ; de 1872 à 1873, \$315,000—l'administration précédente n'étant pas sans doute responsable de cette dépense. De 1873 à 1874, les arpentages ont coûté \$118,000 ; de 1874 à 1875, \$191,241 ; de 1875 à 1876, \$330,162 ; de 1876 à 1877, pas moins de \$273,788, ou \$600,000 pour ces deux années ; de 1877 à 1878, \$126,476 ; de 1878 à 1879, \$50,112, et de juillet 1879 à décembre, \$25,000 de plus : soit un total de \$1,611,997, pour arpentages dans la Colombie britannique. A cela ajoutons la dépense entre les lacs Supérieur et Nipissing, et entre le lac Supérieur, la Rivière Rouge et les Montagnes Rocheuses, en tout \$1,507,621 : soit un total de \$3,119,618 que l'on doit ajouter aux \$60,000,000, ce qui comprend toutes les autres dépenses en rapport avec le chemin de fer du Pacifique, à l'exception de l'embranchement de Pembina. On calcule que l'embranchement de Pembina coûtera en tout, lorsqu'il sera achevé et équipé, \$1,750,000, ce qui fait en tout, y compris les frais de construction depuis le lac Supérieur jusqu'à Burrard Inlet et tous les arpentages, une somme de \$64,869,618. Cette somme suffira pour achever le chemin de fer du Pacifique, à l'exception des 600 milles de Fort William à Nipissing.

M. MACKENZIE : La distance dépasse 600 milles.

SIR CHARLES TUPPER : Quand la compagnie du Canada Central aura construit son chemin jusqu'au Sault sur le parcours qu'elle doit suivre, la distance sera de beaucoup moindre que 600 milles ; car nous nous souderons au Canada Central à environ 60 ou 70 milles à l'ouest de la baie sud-est du lac Nipissing. Mon estimation sera donc plutôt au-dessus qu'au-dessous du chiffre véritable.

Je suis porté à croire, d'après les explorations qui ont été faites l'année dernière

de Nipigon à Fort William, qu'on peut y construire une bonne route, à tel point que je doute s'il ne serait pas désirable de nous rendre à Fort William au lieu de relier la ligne du lac Supérieur à la rivière Rouge, à environ 50 ou 60 milles du terminus actuel. J'ai fait faire aussi une exploration de Nipigon vers l'Est jusqu'au lac Long, et la ligne qu'on a trouvée est beaucoup plus favorable qu'on ne le supposait d'abord. On a aussi trouvé une ligne très favorable du Nipissing à la tête du lac Supérieur ; elle traverse un pays très plan et bien boisé. De sorte que je puis dire que notre grande artère de chemin de fer depuis Ottawa jusqu'aux eaux du Pacifique—je puis même dire d'Halifax sur l'Atlantique jusqu'aux eaux du Pacifique—pourra être construite avec moins d'obstacles et de dépenses que nous ne l'avions supposé jusqu'à présent.

Je n'ai pas besoin d'ajouter que nous n'avons pas l'intention de construire maintenant cette dernière partie du chemin, quoique je sois persuadé que le développement de notre Nord-Ouest et l'augmentation de sa population nous forceront avant longtemps de construire cette route comme étant nécessaire dans l'intérêt du Canada. Je crois que nous pouvons en toute sûreté porter le coût de cette entreprise à \$30,000 par mille. Tout d'abord nous y aurons un accès facile par le Canada Central, à ou près de la rivière des Esturgeons, à 60 ou 70 milles à l'ouest du terminus actuel, à South East Bay. De la tête du lac Supérieur à Nipigon, nous pourrions encore atteindre la ligne par eau, et à Fort William nous aurons un chemin de fer pour l'atteindre à cette extrémité. Je crois donc que nous pouvons, en toute sûreté, estimer le coût de cette entreprise à \$30,000 par mille, c'est-à-dire qu'il nous faudrait ajouter \$18,000,000 pour achever notre grande route nationale. Si nous estimons le coût du chemin tout entier à \$30,000 par mille, chiffre auquel on peut le réduire en toute sûreté, nous arrivons à un total de \$82,869,618. Monsieur Fleming estime le coût de ces 600 milles à \$20,000,000, ce qui ferait \$84,869,618.

Comme le très-honorable ministre de l'intérieur a calculé, d'après une base qu'il croit être correcte, que nous recevrons dans les dix prochaines années \$38,000,000, et que nous aurons \$32,000,000 à recevoir sur hypothèques dans les

dix années suivantes, soit une somme totale de \$70,000,000, on voit que nous ne courons pas de risques. En supposant que les terres ne nous rapporteraient pas ce montant, je puis invoquer une autorité que les honorables membres de la gauche ne voudront pas contester, pour affirmer que le revenu des douanes provenant des colons qui iront s'établir au Nord-Ouest dans les dix prochaines années suffira pour payer l'intérêt sur les \$60,000,000.

Je n'hésite pas à dire que le sentiment du pays est entièrement changé sur cette question. Je n'ai pas honte de reconnaître que mes propres opinions ont subi un changement complet au sujet de la nature de cette grande entreprise. Je me rappelle que lorsque le premier ministre d'alors soumit une mesure en 1874 pour construire ce chemin sous les auspices du gouvernement, j'étais d'avis que nous allions encourir une trop grande responsabilité. Je crus alors qu'il était de mauvaise politique pour le gouvernement de ce pays d'entreprendre l'exécution de cette grande entreprise nationale comme ouvrage du gouvernement, et je n'hésitai pas à exprimer mes opinions de la façon la plus énergique possible lors de l'adoption de cette mesure. Mais la condition tout entière du Canada a changé depuis. Il n'est pas un homme intelligent dans le pays qui n'ait pas aujourd'hui des opinions tout à fait différentes de celles qu'il avait alors au sujet de l'établissement et du développement du Nord-Ouest. Qui a pu entendre l'honorable député de Norfolk Nord décrivant le flot énorme d'émigration qui se dirige vers les Etats du Nord-Ouest, et démontrant qu'un même courant n'attendait qu'une occasion favorable pour se déverser dans notre propre Nord-Ouest ; qui a pu entendre la démonstration faite par l'honorable député que le placement de \$54,000,000 capitalisés aurait donné aux Etats-Unis tout l'argent reçu de ces terres et leur aurait permis de les céder gratuitement au lieu de les vendre—sans venir à la conclusion qu'il donnait ainsi la preuve la plus forte de la sagesse de la politique adoptée par le gouvernement dans la solution de cette question ? Nos réglemens des terres du Nord-Ouest offrent des conditions beaucoup plus avantageuses que celles qui étaient offertes aux Etats-Unis, et nous conservons en même temps assez de terres

pour rembourser le Canada de chaque piastre dépensée sur le chemin de fer. Laissez-moi citer une opinion qui a encore plus de force sur les honorables membres de la gauche que tout ce je pourrais dire ; c'est-à-dire un article que le grand organe de leur parti, le *Globe*, vient de publier après une étude très attentive de la question :

Chacun reconnaît que les plaines du Nord-Ouest sont excessivement fertiles et que leur culture peut faire vivre une population deux fois plus nombreuse que celle des Etats-Unis. On admet aussi qu'un chemin de fer de Selkirk aux Montagnes Rocheuses ouvrira le pays si rapidement, que dans quelques années la ligne rapportera des bénéfices assez considérables pour être considérées comme entreprise commerciale. On n'a rien à gagner en activant sa construction de manière à lui faire devancer le mouvement de colonisation qui se jette continuellement vers l'Ouest, en suivant le tracé du chemin ; mais personne ne peut dire que la construction de cette voie ne rapportera pas de grands bénéfices au pays. Elle aura une étendue de 900 milles, c'est-à-dire qu'elle représentera plus d'un tiers de toute la longueur du chemin de fer du Pacifique....

Nous constatons donc que pas moins de 1,924 milles du chemin de fer du Pacifique peuvent être considérés comme entreprise commerciale. Ajouter que c'est une entreprise nationale, c'est là, sans doute, selon ses adversaires, un pauvre argument contre le projet. Lorsque le chemin s'étendra du terminus de l'est jusqu'aux Montagnes Rocheuses, on peut dire sans hésitation que la population du Nord-Ouest sera assez nombreuse pour contribuer aux revenus du Canada dans une proportion assez forte pour couvrir plus que l'intérêt de l'emprunt pour lequel les provinces plus anciennes ont engagé leur crédit.

Nous ne nous sommes pas occupé de la vente des terrains qui, étant bien conduits, produira chaque année des revenus considérables, qui ne feront qu'augmenter....

Mais il faut aussi envisager la question à un point de vue politique. La Colombie britannique se trouvera lésée si l'on ne tient pas la promesse qui lui a été faite. Développer les ressources de la province, en attendant l'achèvement du chemin de fer du Pacifique, n'est pas un désir déraisonnable. Il y a de riches terrains le long des lacs et des rivières de la section en voie de projet, de Yale à Kamloops. Cette partie de la ligne coûtera peut-être \$12,000,000, lorsqu'elle sera en voie d'exploitation, et il est question de l'achever en cinq ans. On demande au Canada de dépenser \$2,400,000 par année pour coloniser en même temps que contenir la Colombie britannique. L'intérêt sur cette somme sera de \$96,000 la première année et de \$480,000 la dernière année et les années suivantes. Ainsi donc, tout compte fait, on aurait à payer une somme considérable pour une section de chemin de fer qui, tout en n'étant pas encore nécessaire aux anciennes provinces, doit être construite à un moment donné au fur et à mesure de l'augmentation

de la population dans la province du Pacifique.

Si 100,000 émigrants se fixent dans la Colombie britannique durant la construction du chemin—et tout fait croire que d'ici à peu d'années l'émigration sera portée à ce chiffre—le gouvernement recevra un revenu qui paiera l'intérêt des déboursés.

Chose très importante à considérer, c'est que la population de la province du Pacifique pourrait s'élever contre l'abandon total de la ligne, et elle amènerait peut-être la rupture des liens de la Confédération en demandant à grand cri la sécession.

J'espère que ces observations suffiront pour calmer toutes les craintes que pourraient avoir les honorables membres de la gauche au sujet de l'opportunité pour le gouvernement d'entreprendre la construction de ce chemin avec de semblables précautions.

Laissez moi citer de nouveau ce journal qui est une si grande autorité dans l'opinion des membres de la gauche. A l'ouverture de la session, et longtemps même avant que le gouvernement eut commencé cette exploration jusqu'au Port Simpson dans le but de constater s'il serait possible de trouver une route plus facile, quel était le langage que tenait le *Globe* à la Colombie britannique ?

“ Si monsieur Mackenzie n'ent pas perdu le pouvoir, cette route serait en ce moment en voie de construction, et l'on pousserait rapidement les travaux.”

Il est certain que le *Globe*, lorsqu'il vit que l'honorable monsieur non-seulement demandait des soumissions, mais qu'il faisait une dépense de \$32,400 en toute hâte à l'époque d'une élection générale, en vint à la conclusion qu'il était aussi sérieux que je le pensais moi-même. Oui, je n'étais pas le seul de cet avis, car l'organe de son parti semble avoir été victime de la même erreur, ainsi qu'on peut le constater en consultant le *Globe*. Bien plus, ce journal déclara à l'ouverture de la session, si je me rappelle bien, au moment même où le chef de l'opposition annonçait qu'il était prêt à renier son passé et à répudier les engagements qu'il avait pris avec la Colombie britannique au nom du pays, que ce chemin serait en voie de construction si l'ex-premier ministre n'avait pas perdu le pouvoir. Il serait inutile d'en dire davantage pour montrer combien l'honorable monsieur avait convaincu tout le monde de son intention de continuer les travaux.

Mais l'honorable député de Durham-Ouest me dira peut-être : supposons que vous pouvez construire ce chemin de fer pour une somme moindre que vous ne l'estimez, vous n'aurez encore que surmonté le premier obstacle ; il vous faudra alors exploiter la ligne, et les frais dépasseront tellement les revenus, que vous serez obligé d'imposer des charges intolérables sur le peuple. Arrêtons-nous un moment à cette question.

Voici les renseignements que je viens de recevoir du surintendant de l'embranchement de Pembina :

Sur les 160 milles qui sont maintenant ouverts dans le Nord-Ouest, nous avons, depuis le premier mars jusqu'au 12 avril transporté 5,236 passagers, outre 1,248 wagons chargés renfermant 12,460 tonnes de fret. Les recettes brutes durant cette courte période ont été de \$36,387, et les frais d'exploitation \$15,000, laissant un profit net de \$21,387, et cela durant une période difficile et orageuse comme on n'en a vue depuis longtemps.

Au mois de juillet 1882, nous aurons environ 700 milles de ce chemin en opération ; nous aurons 85 milles de Selkirk à Emerson ou Saint-Vincent. Nous aurons 200 milles en opération à l'ouest de la rivière Rouge, qui, avec l'embranchement de 16 milles à Winnipeg, mettront environ 700 milles en opération, sans tenir compte de la section qui se trouve dans la Colombie britannique.

J'ai toute raison de croire que chaque mille de chemin, depuis le jour où il sera ouvert, fera fructifier amplement toute la dépense occasionnée par sa construction. Je crois avoir raison de dire qu'au fur à mesure que nous pousserons ce chemin vers les Montagnes Rocheuses, il augmentera tellement le trafic de la rivière Rouge à la baie du Tonnerre, qui deviendra le grand entrepôt de ce pays, que cette entreprise ne sera pas un fardeau pour le peuple, mais rapportera même un intérêt raisonnable sur l'argent que nous aurons affecté à son exécution.

Les honorables membres de cette Chambre ne doivent pas oublier, comme je l'ai déjà dit, que la condition entière des affaires a changé dans une courte période de temps, et que ce qui aurait pu être regardé naguère comme purement spéculatif au sujet du développement du Nord-Ouest canadien, peut maintenant être considéré d'une façon tout à fait différente.

Il suffira à mon honorable prédéces-

seur de se rappeler qu'il demanda des soumissions, en 1876, offrant \$10,000 par mille et 20,000 acres de terre pour la construction du chemin, et demandant quel serait le montant additionnel, les soumissionnaires exigeraient à quatre pour cent pendant vingt-cinq ans pour les engager à entreprendre la construction de la route. Et quelle fut la réponse? Pas une soumission ne fut reçue. Les honorables membres de la gauche avaient tellement bien réussi à faire perdre confiance aux capitalistes de ce pays et de l'étranger, que pas un de ceux-ci ne voulut entreprendre la chose comme une affaire commerciale.

Quels sont aujourd'hui les faits? Supposons que ce gouvernement publierait une annonce dans les journaux, demandant à quelles conditions des capitalistes construiraient le chemin de la Rivière-Rouge à Kamloops, et nous rembourseraient toutes les dépenses que nous avons faites au-delà de la Rivière-Rouge, s'engageant à construire et à mettre en opération, non-seulement toute cette partie du chemin, mais le reste du chemin jusqu'à Yale ou Burrard Inlet. Cet appel resterait-il sans réponse? Si pareille proposition était faite demain, ne sait-il pas que les premiers capitalistes du pays s'engageraient à construire et à exploiter le chemin à des conditions qui régleraient pour toujours la question de savoir, si cette entreprise est réellement une charge sérieuse sur la population. J'ai les meilleures raisons pour croire qu'une pareille offre assurerait la construction et la mise en opération de tout le chemin, depuis la Rivière-Rouge jusqu'à Kamloops, bien plus, jusqu'à l'océan Pacifique, moyennant une dépense n'excédant pas \$13,000, ou \$10,000 par mille de la Rivière-Rouge à Kamloops, et 26,000,000 d'acres de terre. De cette façon, nous n'aurions pas à faire une dépense d'un montant indéterminé, entraînant des charges qu'on ne saurait bien calculer, et nous serions en mesure de terminer cette grande entreprise nationale dans dix ans, à des conditions qui entraîneraient une dépense comparative-ment faible de la part de notre population, et qui serait remboursée mille fois par le développement du Nord-Ouest.

M. MACKENZIE : Pas mille fois.

M. BLAKE : Ni cent.

SIR CHARLES TUPPER : Quand j'ai dit rembourser et que je parle de mille

fois je ne veux pas dire, comme le sait fort bien l'honorable monsieur, que le montant réel sera remboursé mille fois. Je veux dire que notre magnifique Nord-Ouest se développerait tellement vite que le Canada prendrait bientôt place parmi les nations. Dans ces circonstances, je demanderai à l'honorable monsieur si le gouvernement n'est pas en mesure de dire qu'il ne saurait avoir d'appréhension quant au coût de la construction ou de l'exploitation de ce chemin?

Avant de terminer, je dois parler de l'annulation du contrat de l'embranchement de la baie Georgienne. Comme les honorables messieurs le savent, l'embranchement de la baie Georgienne a été entrepris sans qu'on eût les données nécessaires. Comme le savent aussi les honorables messieurs, le gouvernement dû changer complètement sa politique, après avoir constaté les difficultés à surmonter et l'inutilité des travaux commencés. Au lieu de se rendre de Nipissing à la baie Georgienne, il résolut d'arrêter le chemin à la baie Cantin et de canaliser la rivière des Français depuis ce point. Le gouvernement se convainquit que tout l'argent qui serait dépensé au sud du lac Nipissing serait gaspillé. Il annula le contrat après en être venu à cette conclusion.

Il est évident maintenant que le pays tout entier veut surtout obtenir la ligne de communication la plus courte avec notre grand Nord-Ouest, par le Sault Ste. Marie. D'honorables membres de la gauche pourraient me rappeler que j'avais de sérieuses objections à ce que l'on allât au Sault Ste. Marie, mais le cas est bien différent aujourd'hui.

M. MACKENZIE : La plupart des gens s'en vont aux Etats.

SIR CHARLES TUPPER : Il n'est rien qui pourrait faire autant désespérer de l'avenir de ce pays, que la politique bien connue des honorables membres de la gauche, qui est de décrier leur pays; mais je puis dire à ces honorables messieurs qu'ils se méprennent sur le patriotisme de notre population, s'ils croient jamais monter au pouvoir sur les ruines de leur pays.

Ce qu'il faut pour donner un élan rapide et décisif au progrès du Canada, c'est imprégner le patriotisme dans l'esprit et le cœur de ses enfants, qui leur permette de s'unir sur une grande question nationale, sans se laisser atteindre par l'influence

SIR CHARLES TUPPER.

délétere de la politique de parti qui pousse les gens à rechercher des avantages personnels et de parti au détriment du pays.

Lorsque je m'opposai à la construction de la ligne jusqu'au Sault, c'était à une époque où il n'y avait aucune ligne en voie de construction depuis la baie du Tonnerre jusqu'à la rivière Rouge; mais le gouvernement s'étant engagé à construire cette ligne, il est de notre devoir de chercher les moyens par lesquels nous pourrions la rendre fructueuse. Quels sont ces moyens? Je me suis convaincu que le chemin avec son nivellement facile, et le bas prix auquel il pourra transporter les produits du Nord-Ouest, ne saurait avoir de compétiteurs.

Quel serait le résultat du prolongement de ce chemin du Nipissing au Sault Sainte-Marie? La distance de Montréal à Winnipeg, *via* Chicago, est de 1,741 milles. Mais en supposant qu'un chemin serait construit jusqu'au Sault, et qu'on le souderait à Saint-Paul au moyen d'une ligne sur la rive sud du lac Supérieur, la distance par cette route serait de 1,563 milles. La ligne la plus courte que l'on pourrait construire aux Etats-Unis, par voie de Duluth, serait de 1,514 milles. De Montréal à Nipissing, et de là à la baie du Tonnerre, et jusqu'à Winnipeg, la distance serait de 1,358 milles, tandis qu'elle serait seulement de 1,288 milles par le Sault Sainte-Marie, et une communication par eau de la baie Goulais à la baie du Tonnerre.

Je crois que la nature de notre chemin et le bon marché auquel nous pouvons desservir le trafic du Nord-Ouest font qu'il n'y a aucune route par Duluth ou Saint-Paul qui puisse lutter avec nous. Aussi, je vois avec plaisir qu'il est probable que le chemin du Canada Central sera poussé jusqu'au Sault, de façon que notre grand Nord-Ouest ne soit plus qu'à 60 heures de Montréal, et soit rapproché de 100 milles de Toronto, et cela à une date qui n'est pas éloignée. Ceux qui ont étudié la construction du chemin de fer Union du Pacifique et qui se sont rendu compte des énormes difficultés à surmonter, doivent admettre que notre tâche n'est pas gigantesque. Il a fallu, là, traverser une région aride comparativement à la nôtre qui est relativement un jardin. Sur un parcours de plus de 1,000 milles, il leur a fallu gravir des élévations de 4,500

pieds au-dessus du niveau de la mer, tandis que les passes qui nous permettent de traverser les Montagnes Rocheuses ont moins de 4,000. Il leur fallait traverser un pays où la neige tombe jusqu'à une hauteur de 30 pieds, et où il a fallu bâtir des abris sur un parcours de 40 milles afin d'empêcher les trains d'être ensevelis sous la neige. Il leur fallait traverser un pays où le nivellement était plus difficile qu'ici. Et cependant le chemin a été construit au milieu de luttes parlementaires, tout comme cela se fait ici. Mais le chemin, une fois construit, fit taire l'opposition. Aussi, si dans un pays qui, d'après une haute autorité américaine embrasse les trois quarts de la zone de blé sur le continent américain, si avec cet avantage et nos autres avantages, nous hésitions à remplir notre devoir envers le pays, nous serions indignes de la position que nous occupons soit comme hommes d'Etat ou comme patriotes.

Personne ne saurait jeter un coup d'œil sur le Canada sans comprendre que notre grand territoire du Nord-Ouest est le district qui doit servir de base à notre force et à notre développement. Si les plus anciens Etats de l'Union américaine s'appuient sur leur grand Nord-Ouest dont la population croissante ajoute des centaines de mille et des millions à leur force numérique, nous devons nous attendre non seulement à obtenir un revenu de douane additionnel par suite de l'accroissement de la population dans ce territoire, mais nous devons regarder cette région de l'Ouest comme un débouché pour les industries manufacturières des plus anciennes parties du Canada.

Quiconque connaît bien ce pays sait que nous avons épuisé jusqu'à un certain point ses moyens de produire le blé; mais avec la politique nationale que le Canada a adoptée, nous devons nous occuper non seulement de fonder des centres d'industries sur toute cette partie du pays, mais nous devons obtenir un marché pour ces industries lorsqu'elles auront été établies. Et je vous demande s'il existe un plus grand marché que ce magnifique grenier du Nord-Ouest qui, lorsqu'il sera habité par une population nombreuse et prospère, viendra chercher dans Ontario, Québec, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick les produits manufacturiers que nous pourrions lui fournir pendant tant d'années.

Je regrette que les honorables députés de la gauche fassent de cette question une question de parti. S'il est un moment où le gouvernement avait le droit de demander aux honorables membres de la gauche un appui cordial et unanime, c'est bien lorsqu'il s'efforce de remplir les engagements pris par cette dernière au nom du pays. Lorsqu'elle proposa son projet je crus qu'elle faisait une chose imprudente et dangereuse, mais l'amélioration des temps, les changements survenus dans le pays et le développement du Nord-Ouest ont changé la position.

Les yeux d'une grande partie du monde civilisé sont dirigés en ce moment sur le grand Nord-Ouest du Canada, et des centaines de milliers de personnes en différents pays étrangers et dans tout l'empire britannique s'occupent de savoir s'ils vont se transplanter au Canada avec leurs capitaux et leur industrie dans le but de rendre ce pays grand et prospère.

Dans ces circonstances les honorables membres de la gauche manquent de sagesse et de patriotisme en faisant de cette question une affaire de parti. Cela n'était aucunement nécessaire. Je reconnais parfaitement l'avantage d'avoir deux grands partis politiques luttant l'un contre l'autre, non pas sur le terrain méprisable d'une ambition personnelle ou de parti, mais sur une grande question nationale au sujet de laquelle une ligne de démarcation bien distincte aurait été établie, qui leur permettrait d'engager la bataille pour faire triompher de grands principes différents. Nous pouvons trouver une question de ce genre dans la politique nationale, sans mêler à nos luttes le chemin de fer du Pacifique. Si nous sommes renversés sur cette mesure, les honorables membres de la gauche devront prendre notre place indépendamment de la politique du chemin de fer du Pacifique. Ayant une ligne de démarcation, unissons nous comme des frères sur cette grande question nationale du chemin de fer du Pacifique, sans égards aux intérêts de partis, démontrant que nous ne sommes pas libéraux ou conservateurs, mais que nous sommes Canadiens, et que dans toute notre conduite, que nous siégeons à gauche ou à droite de la Chambre, nous sentons que nous devons au Canada, à nous-mêmes et à nos enfants d'appuyer ceux qui ont la responsabilité d'une grande entreprise nationale, du succès

de laquelle dépendent la prospérité et l'avenir de notre commune patrie.

M. BLAKE: En présentant l'amendement dont j'ai donné avis, je m'efforcerais de rester dans les bornes de cette réserve que mon honorable ami de la gauche a posée comme règle, au commencement de ses remarques, bien qu'il n'ait pas réussi à en faire preuve dans la suite de son discours. Je ne partage pas son avis lorsqu'il dit qu'on rabaisse cette question en la discutant au point de vue des partis. On entend faire beaucoup de ces récriminations, lorsqu'un parti soutient des prétentions qui ne rencontrent pas les vues de l'autre. Ceux qui émettent ce principe condamnent, du coup, l'existence même des partis. Ils semblent croire que les véritables questions de parti ne sont que des questions secondaires et de peu d'importance, et que les grandes questions doivent se traiter d'après un autre principe d'un ordre plus élevé. Alors, à quoi serviraient les partis? Cependant, on ne met pas toujours la chose en pratique, car nous avons entendu l'honorable monsieur déclarer, un moment plus tard, qu'il y a une question importante entre toutes, une question vitale—la politique soi-disant nationale—et qu'il était heureux de voir qu'on en avait fait le champ de bataille des partis.

Je ne vois pas pourquoi nous, qui avons la prétention d'être aussi bons Canadiens que l'honorable monsieur, nous qui avons ici autant que lui d'intérêts en jeu, qui mettons autant d'orgueil, autant d'espérance, autant de confiance qu'il peut en mettre dans l'avenir de ce pays, pourvu que la prudence préside à ses destinées; je ne vois pas pourquoi nous, qui formons le parti libéral, nous ne serions pas libres d'exprimer notre opinion unanime sur ce que peuvent exiger les intérêts du pays; et c'est parce que, dans notre opinion, il est à désirer que l'on ajourne la construction de la section ouest du chemin de fer du Pacifique, que je me propose de soumettre à la Chambre cet amendement.

Le genre qu'a adopté l'honorable monsieur dans son discours, m'oblige d'entrer un peu plus que je ne l'aurais voulu dans les détails de ce que j'appellerai volontiers l'histoire ancienne de cette question. Je vais donc rappeler ces faits anciens, avec un peu plus de détails, non pas tant pour les discuter au point de vue des partis, ou pour examiner jusqu'à quel point

chaque parti s'est trouvé compromis, dans un sens ou dans l'autre, non pas tant pour juger qui a eu tort ou raison dans le passé ou pour faire des récriminations, que pour voir quelle a été, en général, la politique arrêtée du parlement lorsqu'il s'est agi d'augmenter les impôts qui pèsent sur le peuple, pour assurer la construction de la voie ferrée du Pacifique.

C'est le premier avril (jour prédestiné) de l'année 1871, que les honorables messieurs de la droite, qui étaient, comme aujourd'hui, au timon des affaires publiques, ont fait adopter par cette Chambre une adresse demandant que la Colombie britannique fût réunie au Canada, et une des conditions du contrat d'union portait que le chemin de fer du Pacifique serait commencé dans un délai de deux années et terminé en dix ans. À l'énoncé de cette condition, les membres de la gauche et d'autres députés qui n'appartenaient pas à cette fraction de la Chambre exprimèrent honnêtement leur sincère appréhension.

Les conditions de l'acte d'union étaient regardées comme exagérées sous tous les rapports et ruineuses surtout en ce qui concernait le chemin de fer du Pacifique. Le projet a rencontré une sérieuse opposition de la part d'un grand nombre de députés qui n'appartenaient pas au parti libéral. Il a été l'objet de plusieurs votes et, dans une circonstance, il a failli recevoir le coup de grâce, n'ayant été sauvé que par une majorité de dix voix. C'est mon honorable ami de Dundas, un partisan de l'administration, qui a proposé l'amendement demandant que la considération du projet fût ajournée jusqu'à ce qu'ont eu le temps de consulter le sentiment du peuple à cet égard. Le gouvernement a commencé à craindre ne pouvoir pas faire passer sa mesure, et il a assuré à ses partisans qu'il soumettrait des résolutions de nature à les sauvegarder contre l'indignation publique qu'ils craignaient de voir éclater lorsque leur consentement à ce marché serait connu. L'adresse fut votée. C'était le premier avril, et ce ne fut que le quatre du même mois qu'une proposition fut soumise en Chambre pour déterminer la part de responsabilité que le gouvernement devait prendre dans la construction de ce

chemin de fer. La première proposition, faite par sir George Cartier, en l'absence du premier ministre d'alors qui occupe la même charge aujourd'hui, et secondée par le présent ministre des finances, portait que, le lendemain, la Chambre fût appelée à se prononcer sur la résolution suivante : " Que le chemin de fer devait être construit et exploité à titre d'entreprise privée, et non par le gouvernement, et que l'aide publique donnée à cette entreprise devrait être tels octrois suffisants de terres ou tels subsides en argent ou autres contributions n'affectant pas dans une trop grande mesure l'industrie et les ressources du Canada, que le parlement du Canada pourra ci-après déterminer." Cette résolution ne satisfaisait point les amis du gouvernement. Elle ne répondait pas aux exigences du cas : elle était trop élastique, trop vague et n'en disait pas assez ; et, en conséquence, le 11 avril, on en soumit une autre, proposée et secondée par les mêmes honorables messieurs, et rédigée dans les mêmes termes, à l'exception de la fin où, aux mots " n'affectant pas dans une trop grande mesure les ressources du Canada " on substitua, les suivants : " n'augmentant pas le taux actuel des impôts," ce qui était plus précis. Cette modification était faite dans le but de contenter les amis du gouvernement, et le peuple, si la chose était possible.

L'honorable ministre des chemins de fer affirme aujourd'hui que les conditions de l'Union ont été changées dans le fond comme dans la forme par ces résolutions ; voilà ce que je nie. Au cours du débat, un honorable membre de cette Chambre (sir A. A. Dorion) proposa qu'il fût présenté une adresse à Sa Majesté, la priant d'incorporer la résolution dans les conditions de l'Union. Cette motion, bien qu'appuyée par le parti libéral, fut négative par le vote des honorables messieurs de la droite, qui insistèrent à demander son renvoi pour le motif qu'une semblable résolution aurait pour effet d'empêcher l'Union projetée et de nous priver des inestimables avantages qui devaient résulter de l'annexion de la Colombie britannique au Canada ; que, en outre, l'occasion de nous attacher cette province pouvait être perdue pour toujours. Ainsi, ce sont les honorables membres de la droite qui ont rejeté l'occasion qui leur était loyalement offerte de faire de cette

résolution une des conditions du contrat d'Union.

Quant à moi, j'ai toujours prétendu, et je prétends encore qu'on ne peut pas ignorer absolument les circonstances dans lesquelles les faits se sont produits. Comme il y avait ici des délégués de la Colombie britannique, qui ont pris part à la discussion, et comme cette résolution a été jusqu'à un certain point reconnue par eux, bien que ce ne fût pas en leur qualité officielle, mais sans autorisation, comme on l'a dit, j'ai toujours prétendu que la Colombie britannique ne pouvait en équité et en conscience plaider une ignorance complète; cependant, j'ai dû avouer qu'elle n'était pas strictement et légalement liée par les conditions de cette résolution, même s'il était arrivé que les travaux ne pussent pas s'accomplir sans préjudicier d'une manière sensible aux intérêts du Canada, puisque les conditions arrêtées de part et d'autre lui donnaient, suivant la lettre de la loi, le droit d'exiger que l'ouvrage se fit, quelles qu'en pussent être les conséquences. Elle avait droit de dire: "Voici mon billet, je demande ma livre de chair." Il y a donc eu, alors, une résolution formelle affirmant le désir et l'intention du parlement, que l'ouvrage n'entraînerait pas une augmentation d'impôts. Il est vrai que cette résolution était subordonnée aux effets légaux de l'acte d'Union et ne pouvait pas les contrôler; néanmoins, elle datait de cette même époque de 1871.

La première loi ayant trait au chemin de fer du Pacifique fut passée en 1872, sous les auspices des honorables ministres actuels. Le statut reproduit la résolution contre l'augmentation des impôts, et dit qu'il est à propos de la mettre à effet; dans ce but, il décrète un octroi limité en terres et en argent.

On y dit même que la vente des terres non octroyées couvrira l'octroi en argent qui, de cette façon, n'exigera de notre part aucun déboursé. C'était la seconde déclaration du parlement contre l'augmentation des taxes pour cet objet. En 1872, le gouvernement accordait une charte à une compagnie qui faisait un dépôt d'un million en argent comme garantie que le chemin serait construit. Subséquentement, cette compagnie, qui comptait sur l'obtention de capitaux étrangers pour accomplir son œuvre, vit qu'elle ne pouvait pas obtenir ces capitaux sans faire modifier les

conditions du contrat; elle demanda donc des conditions plus favorables, mais le gouvernement ne voulait pas y consentir. Elle proposa alors d'abandonner sa charte, en retour du million qu'elle avait déposé comme garantie de l'exécution du contrat, et le gouvernement était si certain d'obtenir de meilleurs avantages avec d'autres entrepreneurs, ou tellement bien disposé envers cette compagnie en particulier, qu'il accepta la cession de la charte et rendit l'argent mis en dépôt. Peu de temps après, lorsque les Chambres se réunirent, dans l'automne de 1873, le gouvernement avait déjà compris qu'il faudrait faire d'autres arrangements différents des premiers pour arriver à faire construire le chemin de fer du Pacifique. L'administration du jour reconnut que son projet, son plan, sa loi et la charte qu'elle avait accordée à la compagnie de son choix étaient autant de faux pas, et elle annonça qu'un nouveau plan, exigeant une législation nouvelle, serait soumis à la Chambre aux fins de pourvoir à l'exécution de cette grande entreprise. Le discours du trône de 1873 contient le paragraphe suivant:

"La compagnie du Pacifique canadien à laquelle une charte royale avait été octroyée, n'a pas pu, je regrette d'avoir à le dire, faire les arrangements financiers nécessaires pour parvenir à l'exécution de cette grande entreprise. Elle a, en conséquence, fait une cession de sa charte, que j'ai acceptée. Vous sentirez, j'en ai la confiance, qu'il est de notre devoir de prendre des mesures pour que ce chemin de fer soit commencé au plus tôt et que sa construction soit poussée avec vigueur, afin que nous accomplissions de bonne foi les conventions faites avec la province de la Colombie britannique. Une mesure à cet effet sera soumise à votre examen."

Quelle était cette mesure? Des circonstances auxquelles il serait peu bienséant de faire allusion, après la modération dont l'honorable monsieur a donné l'exemple, ont empêché que cette nouvelle proposition ne nous fût soumise. Le règne des honorables messieurs qui nous avaient promis ce nouveau projet s'est terminé d'une manière soudaine. Tout le monde sait, cependant, que l'idée nouvelle n'était réellement pas neuve, que le dessein du premier ministre avait toujours été le même, comme il l'a déclaré publiquement dans le comté de Lennox en 1873, c'est-à-dire qu'il voulait que le chemin fût construit comme entreprise du gouvernement, et que la chose se serait faite ainsi s'il avait été à Ottawa lors de la session pen-

dant laquelle les contrats ont été donnés ; mais que l'opposition avait exercé une pression tellement forte, que ses collègues avaient été obligés de céder. Il admettait qu'il était responsable de leur acte, quoique son opinion, à lui, restât toujours la même, c'est-à-dire que le chemin de fer devait être construit comme ouvrage du gouvernement.

Mais quel était ce nouveau plan qui n'a jamais été mis au jour ? Ce devait être une mesure par laquelle le gouvernement, suivant l'idée de son chef, s'engageait à construire lui-même le chemin de fer. Elle devait être différente du premier projet ; et je ne vois pas quelle autre différence elle pouvait comporter. Cela prouve que l'on n'est pas sincère en criant au changement de politique. La nouvelle mesure que l'on avait l'intention de soumettre devait décréter que le chemin serait construit par le gouvernement au lieu d'être construit par une compagnie. Il n'y a pas d'autre alternative. Le gouvernement a donné sa démission et l'honorable député de Lambton a été nommé premier ministre. Dans son discours aux électeurs de Lambton, discours qui a été publié et qui contenait le programme ministériel sur lequel s'est faite la lutte électorale, mon honorable ami a déclaré que la convention faite par le ci-devant gouvernement était d'une exécution impossible ; qu'il n'était pas sage de commencer la construction du chemin avant que le pays à travers lequel il devait passer fût parfaitement exploré ou de pousser cette construction avec plus de rapidité que ne le permettaient les ressources du pays. Il a déclaré, en outre, qu'une demande serait faite à la Colombie britannique pour en obtenir des conditions moins rigoureuses que celles que les honorables messieurs de la droite avaient imposées au pays, et un acte de conventions qui accordât un délai raisonnable pour commencer le chemin et en poursuivre la construction sans trop épuiser nos ressources. Le ministre actuel des finances prétendit qu'il y avait là un manque de parole envers la Colombie britannique, dont elle pouvait s'autoriser pour se séparer de la Confédération. Sa manière de voir différait à ce point de l'opinion maintenant exprimée par le ministre des chemins de fer. Peu de temps après les élections, et lorsque je ne faisais plus partie du gouvernement, monsieur Edgar,

autrefois membre de cette Chambre, fut envoyé à la Colombie britannique pour tâcher d'obtenir de cette province des conditions moins rigoureuses. Le gouvernement de la Colombie britannique ayant rejeté ou refusé d'accepter les propositions qui lui étaient faites, elles furent retirées dans le cours du mois de juin. Dans l'intervalle, la session avait eu lieu et une nouvelle loi concernant le chemin de fer du Pacifique avait été présentée. Cette seconde loi reproduisait toutes les résolutions antérieures contre l'augmentation des impôts. Elle déclarait que ces impôts avaient été élevés dans une certaine mesure pour permettre de faire face aux obligations du Canada, et qu'il était opportun de pourvoir à ce que le chemin fût construit aussi rapidement que les travaux pourraient être faits sans augmenter d'avantage le taux des impôts ; qu'attendu que le premier projet avait échoué et qu'il était impossible, actuellement, de faire construire le chemin par une compagnie, l'Acte conférerait au gouvernement le pouvoir d'en construire des sections comme entreprises du gouvernement. Mais l'intention déclarée de l'administration était de n'user de ce pouvoir que pour exécuter certaines parties des travaux préalablement à l'achèvement de l'exploration qui se faisait pour le parcours tout entier ; et mon honorable ami de Lambton a expliqué, à maintes reprises, que son intention était, aussitôt l'exploration terminée, de demander des soumissions pour tout l'ouvrage, avec un système de paiements en terres et en argent, les entrepreneurs devant accepter à titre d'avances en espèces les travaux déjà exécutés par le gouvernement. C'était un projet conçu de façon à faire avancer l'ouvrage aux endroits où cela pouvait se faire sans agir à l'encontre de la résolution qui défendait l'augmentation des impôts.

L'honorable ministre se plaint que la loi ne reproduit pas la déclaration que le chemin devait être construit seulement par une compagnie ; mais ce pouvoir de construire le chemin au moyen d'une compagnie, se trouvait dans la loi ; du reste, il était inutile de reproduire cette clause. Mon impression est que c'eût été agir contrairement à la politique que le premier ministre actuel croyait être la meilleure, lorsqu'il a énoncé ses opinions dans le comté de Lennox en 1873.

Je maintiens que dans cette loi qui reproduisait et mettait de nouveau en vigueur les anciennes résolutions et qui déclarait qu'il ne fallait faire progresser les travaux que dans la mesure recommandée par la clause prohibant l'augmentation des impôts, il y avait une réitération de l'ancienne politique du parlement, affirmée dans cette circonstance pour la troisième fois et voulant que le chemin ne fût construit d'après aucune méthode qui pût causer une augmentation d'impôts. Je me rappelle fort bien que l'honorable député de Victoria, C.-B., (M. De Cosmos) s'est opposé à l'introduction de cette clause dans la loi, alléguant qu'elle constituait, suivant lui, une dérogation à l'engagement qu'il désirait tant voir accomplir.

En 1875, pendant la vacance, la Colombie britannique en ayant appelé à l'Angleterre, lord Carnarvon offrit ses bons offices et suggéra certaines conditions auxquelles le gouvernement donna son assentiment dans la mesure qui lui était possible, déclarant en même temps qu'il ferait tout en son pouvoir pour les mettre à effet en autant qu'elles ne seraient pas contraires à l'esprit d'aucune résolution du parlement, ou à la lettre d'aucun statut. Le gouvernement expliqua par la suite, que, par cette déclaration, il entendait faire connaître qu'il n'avait pas l'intention d'essayer de contrevenir à la résolution prohibant l'augmentation des taxes. On prétend que le gouvernement avait ce pouvoir et qu'il l'a de fait exercé au nom du pays, bien qu'il n'ait jamais obtenu la ratification des Chambres.

Je nie positivement que l'exécutif ait un pouvoir, soit général, soit implicite, aussi étendu ; mais quand cela serait, aucun pouvoir semblable ne pourrait subsister en présence d'une déclaration expresse du parlement dans le sens opposé. Et peut-on trouver une circonstance dans laquelle les Chambres aient affirmé plus clairement leur intention de ne pas augmenter les taxes pour construire ce chemin de fer, et, par conséquent, peut-on concevoir une restriction plus claire des pouvoirs imaginaires que l'on attribue à l'exécutif ?

L'honorable ministre dit que dans les conditions suggérées par lord Carnarvon, le gouvernement s'engageait à construire le chemin de fer de l'île, ce qui ajoutait \$4,000,000 au coût total ; mais il semble oublier que son propre gouvernement, en 1873, avait décidé que le terminus du

chemin de fer serait à Esquimalt, et que cette décision, si elle était tenue, aurait nécessité la construction du chemin de fer de l'île et l'exécution d'autres travaux beaucoup plus considérables et plus coûteux. En 1874, j'avais saisi l'occasion de déclarer mon opinion personnelle relativement au chemin de fer du Pacifique. J'ai dit alors que je croyais impossible l'accomplissement de la convention faite avec la Colombie britannique ; qu'à moins que cette province ne voulût être raisonnable et qu'elle ne consentit à mitiger les conditions, je ne voyais aucun espoir de les remplir, et que, si elle insistait à se séparer par suite du défaut d'accomplissement des conditions de l'acte d'union, je serais un des premiers à lui laisser prendre congé, plutôt que de ruiner le pays dans des tentatives pour accomplir une impossibilité. Je n'ai jamais changé d'opinion sur ce point, et chaque année qui s'est écoulée depuis, n'a fait que me montrer davantage la sagesse et la sûreté de cette manière de voir.

Pendant la session de 1875, lorsque la correspondance de lord Carnarvon fut soumise, j'ai, comme le dit l'honorable monsieur, demandé au *leader* de la Chambre si le gouvernement se proposait d'inviter le parlement à sanctionner cette négociation. Il me répondit qu'il n'avait pas l'intention de demander une sanction formelle, mais qu'il compterait sur le parlement pour lui donner les moyens d'accomplir ces engagements. Y a-t-il quelqu'un qui prétende sérieusement que le gouvernement exécutif de ce pays pouvait, non-seulement sans l'assentiment des Chambres, mais en dépit de la résolution prohibant l'augmentation des impôts, faire une convention qui obligeait le pays à construire le chemin de fer de l'île, à dépenser environ \$2,000,000 pour des travaux sur la terre ferme, et à finir le chemin en 1890 ?

On s'aperçut bientôt, du reste, qu'on avait besoin du concours des Chambres pour mettre à effet les conditions proposées par lord Carnarvon. Il fallut présenter un bill pour obtenir l'autorisation de construire le chemin de fer de l'île, qui formait l'une des conditions les plus importantes. Je me suis opposé à ce bill parce que je croyais que le chemin de fer de l'île n'était pas une entreprise dictée par la sagesse, et aussi, principalement, parce que c'était une des conditions

proposées par lord Carnarvon, et que je ne croyais pas qu'on pût donner un effet complet à ces conditions sans enfreindre la résolution concernant les taxes, résolution à laquelle j'étais décidé de m'en tenir. Le bill a passé dans cette Chambre, mais il a échoué au Sénat; c'est pourquoi la sanction du parlement a été refusée à cette partie essentielle du projet de lord Carnarvon.

A la fin de cette session, la question était encore à résoudre. Le compromis n'avait pas réussi, parce que le parlement avait refusé de ratifier un article essentiel de la convention; l'accomplissement des conditions était donc devenu une chose impossible, et il fallait mettre de nouveau toute la question à l'examen. Je crois qu'aujourd'hui tout le monde est satisfait de ce résultat; je ne sache pas, du moins, que le gouvernement se propose maintenant de construire le chemin de fer de l'Île.

Peu de temps après la clôture de la session, j'ai accepté un siège dans le cabinet, après avoir obtenu une assurance expresse au sujet du chemin de fer du Pacifique. Il était entendu que la proposition de lord Carnarvon ayant échoué, grâce à l'action du parlement, une indemnité modérée, en argent, serait offerte à la province, en compensation des délais qui avaient eu et pourraient avoir lieu dans la construction du chemin de fer du Pacifique; que le gouvernement avait toujours compris, et qu'il devait être déclaré formellement qu'aucune promesse au sujet d'une dépense fixe ou de la détermination d'une période de temps, était subordonnée à la résolution concernant l'augmentation des impôts, de façon à ce qu'il n'y eût pas lieu de continuer nécessairement les travaux lorsqu'il en résulterait une augmentation de taxes, et que toute convention faite avec la province serait, comme elle doit l'être, sujette à la sanction du parlement.

Cet engagement fut mis à effet par l'ordre du conseil de septembre 1875, dans lequel le gouvernement fit, au sujet des négociations antérieures, les déclarations suivantes :

“ Il faut bien tenir compte du fait que chaque acte de ces négociations était lié et assujéti aux conditions de la résolution de 1871, passée en même temps que l'admission de la Colombie britannique dans la Confédération, incorporée ensuite dans le statut de 1872 et finalement ré-affirmée (lorsque les taxes avaient subi une

grande augmentation), dans l'Acte de 1874 qui décrétait que l'aide donnée par le gouvernement consisterait en tels subsides en espèces que le parlement pourrait déterminer, pourvu que le chiffre existant des taxes n'en fût pas augmenté. Cette détermination de ne pas entraîner le pays dans des dettes dont il ne pourrait pas sortir est appuyée par l'opinion publique dans tout le Canada et doit nécessairement guider l'action du gouvernement; on doit donc se persuader parfaitement que toute convention au sujet de la dépense annuelle et de l'époque à laquelle les travaux devront être terminés, est nécessairement subordonnée à cette condition, inscrite à trois reprises dans les archives du parlement, que l'accomplissement des travaux ne devra pas augmenter davantage le taux des impôts.

“ Le consentement du parlement à la construction du chemin de fer projeté entre Esquimaux et Nanaimo était une condition existant, de fait, avant le commencement des travaux. Les autres conditions importantes de la convention, savoir, la limitation de l'époque à laquelle une certaine partie des travaux devait être terminée, et de la somme à dépenser annuellement, ont été considérées comme faisant partie de l'acte de 1874, mais sujettes, dans tous les cas, à la restriction dont il a déjà été fait mention, et à laquelle le gouvernement a fait allusion dans la minute de 1874, lorsqu'il se déclare disposé à faire de nouvelles concessions attendu que les concessions suggérées pouvaient se faire sans violer l'esprit d'aucune résolution du parlement, ou la lettre d'aucun statut.”

Le gouvernement offrait, en sus, une somme de \$750,000, à titre de compensation pour les retards éprouvés. La Colombie britannique repoussa cette offre et exigea l'accomplissement des conditions proposées par lord Carnarvon. Elle prétendit que l'augmentation des impôts en 1874 et l'Acte des chemins de fer de cette même année, constituaient un désistement de la résolution de 1871 qui, d'ailleurs, alléguait-elle, ne l'avait jamais liée. Le 13 mars 1876, le gouvernement répondit par une minute dans laquelle il démontrait que la résolution de 1871, loin d'avoir été abandonnée, était décrétée à nouveau; il y admettait, en outre, que cette résolution ne formait pas régulièrement partie des conditions de l'Union, comme il l'aurait désiré; mais il déclarait en même temps qu'elle ne pouvait, pour aucun motif, être mise complètement de côté. La minute ajoutait: “ que le peuple du Canada ne consentirait pas à signer, sans conditions, un contrat qui, pour être moins onéreux que l'acte d'Union, imposerait néanmoins des obligations susceptibles de mener le pays à la ruine, si on enlevait la restriction existante. Le gouvernement ne fit pas d'autres offres, mais il mit fin

aux pourparlers en déclarant que la Colombie britannique ayant refusé son offre de septembre 1875, il ne restait plus que l'alternative de tâcher de construire le chemin de fer aussi rapidement que les ressources du pays le permettraient."

Ces minutes furent envoyées au ministre des colonies, et à la Colombie britannique. Dans le cours de la session de 1876, l'honorable député de Victoria (M. DeCosmos), proposa un vote hostile à la politique du gouvernement et tendant à le blâmer des délais apportés dans l'exécution des travaux. Cette proposition a été négative à la presque unanimité, puisque l'honorable monsieur n'a pu obtenir que six ou sept voix. Je crois que tous les ministres actuels ont voté dans la négative; dans tous les cas, le premier ministre actuel a voté et parlé contre la proposition, déclarant que l'honorable député de Victoria, en insistant, comme il le faisait, à demander l'accomplissement des conditions, donnait raison à l'accusation portée dans la minute du gouvernement, alléguant que la conduite de la Colombie britannique semblait motivée bien plus par l'espoir de voir des millions dépensés chez elle que par le désir de voir cette entreprise accomplie dans la mesure des ressources et suivant les intérêts du pays. Plus tard, durant la session, la correspondance à laquelle j'ai fait allusion fut produite, et la Chambre a pu être saisie, grâce à ces minutes, de la politique déclarée du gouvernement et d'un exposé complet de la cause.

La Chambre a pu constater que le conseil exécutif était décidé à ne plus faire aucune tentative pour obtenir du parlement l'autorisation de construire le chemin de fer de l'île, et elle a vu, par sa déclaration solennelle, qu'il n'avait pas eu l'intention, dans les négociations antérieures, qu'il n'avait pas actuellement ni l'intention ni la volonté de consentir à aucun règlement qui pût violer les restrictions posées par la résolution votée contre l'augmentation des impôts. C'est après avoir pris connaissance de ces faits que nous avons abordé la discussion sur le vote du subside destiné à la construction du chemin de fer du Pacifique, et c'est alors qu'on a proposé d'ajouter à cette partie de la résolution une déclaration portant que l'octroi était fait "à la condition que les mesures prises pour

construire le chemin de fer seraient en rapport avec la dépense que les ressources du pays pouvaient autoriser sans augmenter le chiffre actuel des impôts." Ce vote fut demandé après les événements que l'honorable ministre des chemins de fer a signalés, et auxquels il a attribué les responsabilités considérables qui retombaient sur lui et sur ses amis. Cependant, il n'a pas été conséquent en traitant ce point, car, après tous ces événements, après l'acceptation de ces conditions par lesquelles nous sommes liés, suivant lui, bien plus étroitement que par l'acte d'Union, il vient déclarer, ce soir, dans un endroit de son discours, que ces conditions nous obligent à quoi? A terminer en 1890, peut-être? Non; il dit qu'il ne se croit pas obligé à cela. A dépenser \$2,000,000 par année? Non; il dit qu'il n'est pas obligé à cela, non plus. Alors, à construire le chemin de fer de l'île? Non encore; il n'a pas l'intention d'accomplir même cette partie. Ainsi, après avoir entendu l'honorable monsieur crier tout d'une haleine: "Je suis lié, je suis lié, je suis lié!" nous le voyons, fidèle à ses habitudes, se retourner le moment d'après, et s'écrier: "Je suis libre, je suis libre, je suis libre!"

Cependant, après avoir accepté ces conditions onéreuses, après avoir chargé ce malheureux pays de chaînes et d'entraves, la ci-devant administration avait antérieurement au vote de 1876, fait connaître clairement ses intentions; elle avait affirmé sa position et déclaré qu'elle ne s'écarterait pas et ne s'affranchirait pas de la politique du parlement au sujet d'une nouvelle augmentation des impôts. Et le vote auquel j'ai fait allusion a été dans de telles circonstances, non pas celle d'une majorité de parti, mais celui de la Chambre tout entière. La division a été de 149 contre 10; cette majorité comprenait un grand nombre de partisans du gouvernement actuel et même plusieurs de ses membres. Je trouve sur cette liste quatre des ministres du jour: messieurs Langevin, Masson, Bowell et Baby; en outre, plusieurs membres actifs du parti, vous-même, monsieur l'Orateur, et messieurs Cameron, de Victoria, Caron, Costigan, Desjardins, Haggart, Kirkpatrick, McCallum, Mousseau, Orton, Ouimet, Plumb, Robinson, Rochester et White, ainsi que beaucoup d'autres, au nombre total de 42, sur la petite phalange

qui représentait à cette époque le parti tory dans la Chambre. Nous avons été, dans cette occasion, presque unanimes.

Cette même année, 1876, longtemps après la proposition et l'insuccès des conditions de lord Carnarvon, et après un exposé complet des intentions et de la politique du gouvernement, la Chambre a reconnu, presque unanimement, que le pays avait le droit et le devoir de dire, comme nous l'avons, au reste, déclaré nous-mêmes en son nom, que les mesures prises pour construire le chemin ne devaient pas outrepasser ce que les ressources du pays permettaient d'affecter à cette entreprise sans augmenter le chiffre actuel des impôts. C'est le quatrième voté, dans ce sens, donné par les Chambres. Je prétends donc avoir établi que, à part cette erreur sérieuse, grave, mais non fatale, je l'espère, que le gouvernement a commise en 1871 en refusant d'incorporer cette clause restrictive dans les conditions de l'union, erreur dont le parti libéral n'est pas responsable, puisqu'il a fait tout son possible pour empêcher qu'on ne la commît ; je prétends qu'à part cette erreur, la politique constante et invariable du parlement, avant, après et nonobstant les propositions de lord Carnarvon a été d'affirmer que le chemin devait se construire de façon à ne pas nécessiter une augmentation des taxes.

Qu'est-il arrivé après la session de 1876. L'exploration a été continuée ; quelques contrats furent accordés, et les ouvrages firent certains progrès. Puis, vint la session de 1877. Y a-t-il eu, de la part de la gauche, quelque proposition déclarant que nous devions pousser les travaux avec plus de rapidité, quelque indice de nature à nous faire voir que l'opinion de 1876 s'était modifiée ? Absolument rien. La session de 1878 s'est passée avec le même résultat, et rien ne s'est produit qui pût affaiblir la déclaration spontanée, solennelle, et répétée du parlement sur ce sujet.

Dans l'intervalle, cependant, les travaux avaient progressé, et, à une interpellation qui lui fut faite, le gouvernement répondit qu'il espérait pouvoir bientôt demander des soumissions pour tout l'ouvrage, d'après le système de paiement en argent et en terres, sujet à la ratification du parlement. L'intention du gouvernement était de faire cette démarche dès que les travaux d'exploration l'auraient

permis, et de faire l'essai de ce plan, le seul au moyen duquel on pût construire le chemin en peu de temps sans augmenter les taxes ; si l'essai n'avait pas réussi, il est clair que toute la question aurait dû être remise à l'examen et qu'il aurait été du devoir du gouvernement de songer à une politique nouvelle. La demande de soumissions a été publiée en mai 1878, je crois, pour la construction de toute la voie d'après le système de paiements en terres et en argent, sujet à la ratification du parlement, et subséquemment, en août, je crois, pour la construction de la portion centrale de l'embranchement de l'est divisé en trois sections, je pense, et aussi pour la partie qui s'étend de Yale à Kamloops. Il y avait longtemps, à cette époque, que je n'étais plus membre de l'administration ; je n'étais pas même dans le pays, et j'ai appris ces détails il y a quelques mois seulement ; d'où il suit que je n'en puis pas parler d'après ma connaissance personnelle. Mon honorable ami (monsieur Mackenzie) a déjà expliqué la circonstance dans laquelle le gouvernement a demandé ces soumissions ; le gouvernement avait en vue, tout en demandant des soumissions pour la construction de toute la voie d'après le système de paiement en espèces et en terres, d'obtenir le plus de renseignements possibles au sujet de tout autre système, afin de pouvoir soumettre au parlement la politique à laquelle il se serait finalement arrêté. Cependant, si le cabinet, après avoir reçu ces soumissions, avait proposé aux Chambres de faire construire, à titre d'ouvrage du gouvernement, les 125 milles qui se trouvent dans la Colombie britannique, cette proposition aurait accusé un changement radical dans la politique du gouvernement, telle qu'il l'avait déclarée, telle que le pays l'avait comprise et telle que je l'avais certainement comprise moi-même. Et si le cabinet avait fait cette proposition, l'honorable ministre des chemins de fer m'aurait trouvé encore, ainsi qu'il s'en plaint souvent, parmi les récalcitrants. J'aurais déclaré qu'il était impossible, dans mon opinion, de mettre à effet une politique semblable sans enfreindre les résolutions préalablement adoptées, et je me serais opposé à cet acte, avec quel succès, je ne saurais le dire, mais certainement de toutes mes forces. Je ne trouve donc rien qui indique une modification dans la poli-

tique du gouvernement ou du parlement sur ce sujet. avant la session de 1879. C'est alors que le changement s'est opéré. Dans l'intervalle la nouvelle administration s'était formée, et la grande proposition de la dernière session fut soumise aux Chambres.

L'honorable ministre (sir Charles Tupper) a déclaré qu'il allait soumettre une autre série de résolutions, et il nous a lu quelques-unes des propositions à l'emporte pièce qu'il a soumises pendant la dernière session. Elles indiquent le caractère des travaux d'après l'opinion de l'honorable monsieur, l'importance qu'ils ont pour le pays aussi bien que l'importance qu'ils peuvent avoir pour l'empire, et le mode d'après lequel seul ils peuvent être exécutés avec succès. La première proposition déclare qu'une convention a été faite avec la Colombie britannique, mais elle ne parle d'aucune convention avec le gouvernement impérial ou lord Carnarvon, dont il a été question si souvent, aux fins de construire le chemin, sans cependant spécifier de délai ; bien au contraire, je vois que le gouvernement, par cette résolution, déclare que, aux termes du contrat, le chemin devra être construit avec toute la rapidité possible. Il est ensuite déclaré que le chemin canadien du Pacifique sera une grande route impériale, etc. On y parle ensuite de l'état d'oisiveté extraordinaire auquel les ouvriers sont forcément réduits en Angleterre, et de la nécessité qu'il y aura probablement de trouver un système de secours sur une grande échelle pour venir en aide à cette détresse. Non content de secourir les milliers de Canadiens qui souffrent, et d'adoucir, par sa législation, les malheurs qui accablent notre pauvre population de quatre millions (4,000,000,) il veut encore, dans sa grandeur d'âme et dans son abondance de richesses, se charger des ouvriers qui manquent d'ouvrage en Angleterre ; et c'est grâce à son génie et à celui du gouvernement impérial travaillant de concert que ce grand système d'aide portée au dehors—aussi loin que le Nord-Ouest—devait être mis en œuvre pour soulager la misère et les souffrances des pauvres de la Grande-Bretagne. La résolution parle ensuite de la construction du chemin de fer canadien du Pacifique qui doit donner immédiatement du travail à un grand nombre d'ouvriers, établir de vastes étendues de

terres fertiles et fournir ainsi un lieu de refuge pour l'excédant de population de la Grande-Bretagne et des autres pays d'Europe. Et le gouvernement est autorisé et engagé à obtenir l'aide efficace du gouvernement impérial, soit par garantie ou autrement, pour l'exécution de ce projet à titre d'entreprise nationale ; on met de côté un million d'acres de terres qui doivent produire les fonds nécessaires.

Il y a ensuite une résolution comportant un changement de tracé ; une convention au sujet de la construction d'un court embranchement partant de Selkirk, et une proposition déclarant qu'il est nécessaire de faire de nouvelles explorations dans les districts de la rivière à la Paix et de la rivière aux Pins. Vient ensuite une déclaration portant que, dans l'opinion de la Chambre, le choix de Burrard Inlet comme terminus, était prématuré. Sur ce dernier point, je me contenterai de remarquer, que si, en 1878, avec tous les renseignements que le gouvernement avait alors eu sa possession, il n'y avait pas lieu de décider que Burrard Inlet dût être le terminus, combien la décision des honorables messieurs de la droite n'a-t-elle pas été encore plus prématurée lorsqu'ils ont fixé le terminus à Esquimalt en 1873 ? Voilà un problème, un calcul d'arithmétique que je prie l'honorable monsieur de vouloir bien résoudre. Je le vois sourire ; mais nous savons tous que lorsque l'honorable premier ministre s'entend poser une question embarrassante, il l'esquive par un sourire. On admettra, cependant, que l'honorable député de Lambton, que la Chambre, que le pays savaient mieux en 1878 où devait se trouver le terminus qu'on ne pouvait le savoir en 1873. Donc, si le choix d'Esquimalt en 1873 comme terminus n'était pas prématuré, il ne pouvait être prématuré de choisir un autre terminus en 1878.

Une autre résolution déclare qu'il est nécessaire de tenir les engagements pris avec la Colombie britannique ; puis vient une clause qui renferme le dard empoisonné, c'est la quatorzième : elle décrète que le gouvernement sera autorisé à faire de nouvelles explorations, et à adjuger des contrats pour la construction d'une partie du chemin n'excédant pas la longueur de 125 milles, sur le sol de la Colombie, sans y être autrement autorisé par les Chambres. C'est la première fois que cette intention de la part du ministère de

construire un chemin de fer dans la Colombie britannique à titre d'ouvrage du gouvernement, est soumise aux Chambres et approuvée par elles. Or, sur quoi est basée cette partie de la politique ministérielle ? sur quoi s'est-on appuyé pour presser la Chambre de s'engager à commencer comme ouvrage du gouvernement 125 milles de chemin de fer dans la Colombie britannique ? Est-ce sur une vieille raison ou sur une raison nouvelle ? C'est sur une raison nouvelle.

L'honorable monsieur nous a fait remarquer qu'il y a, en Angleterre, des milliers de pauvres sans travail ; il nous a peint leur misère et leur détresse, et nous a dit qu'il fallait absolument que le gouvernement impérial prit des mesures pour les secourir ; il nous a déclaré ce qu'il avait l'intention de faire en Angleterre, et nous dit, avec ses collègues, que son projet renfermait certains éléments de succès. Quant au premier ministre, il a affirmé que le projet devait réussir et qu'il réussirait. Il a dit que les ministres allaient se rendre en Angleterre et s'assurer les sympathies du gouvernement impérial ; qu'ils allaient obtenir la coopération qu'ils demandaient et que la Chambre les avait autorisés à demander, c'est-à-dire l'aide du gouvernement impérial, sous forme de garantie ou autrement, pour la construction de ce chemin de fer.

Les honorables ministres se sont donc rendus en Angleterre, et, comme la plupart de ceux qui y vont, ils en sont revenus. Nous avons entendu parler de plusieurs des opérations qu'ils y ont faites ; on nous a entretenus des emprunts du ministre des finances, des achats de rails par le ministre des chemins de fer, et cela à tant de reprises que nous en sommes devenus fatigués de discuter le taux de l'emprunt et le prix des rails en acier ; bref, on nous a répété jusqu'à satiété toutes ces preuves de l'habileté financière de l'honorable monsieur ; mais, ce qu'il y a de singulier, c'est qu'on ne nous a pas dit un mot sur la grande mission, sur l'objet principal du voyage.

Que nous importe de savoir que nous avons gagné une demie pour cent sur un emprunt de quelques millions de piastres ou que nous avons acheté des rails d'acier à \$24.40 au lieu de \$25.40, en présence de l'autre question ? Ces deux détails ont leur importance relative, mais ils s'effacent complètement si on les met en

regard de l'intérêt que nous avons à obtenir du gouvernement impérial une aide sérieuse et réelle pour construire le chemin de fer du Pacifique.

On nous a parlé de la menthe, de l'anis et des cuminees, mais on n'a pas dit un mot de choses bien plus importantes. Pourquoi cette réticence ? Nous avons essayé d'obtenir des renseignements sur le sujet ; j'ai moi-même osé poser une question ou deux à cet égard ; j'ai tâché de faire parler l'honorable monsieur à l'occasion de l'adresse en réponse au discours du trône, je l'ai ensuite interpellé directement : toujours le même silence. Nous avons autorisés les ministres à se rendre en Angleterre pour y accomplir une mission de la plus haute importance, et on ne nous rend absolument aucun compte du résultat de cette mission. Cependant, je me trompe, on nous en a dit quelque chose.

Lorsque nous avons demandé si quelque arrangement avait été conclu, si quelque promesse avait été faite, on nous a répondu non. La même question posée dans le parlement impérial a obtenu la même réponse. Mais, ce soir, on nous dit que les ministres anglais sont des diplomates, qu'il y a eu, en effet, une convention secrète, que les ministres prennent de l'intérêt, un très grand intérêt même à cette question.

L'honorable monsieur pourrait maintenant nous renseigner sur le sujet, avec plus de liberté peut-être—si j'ose m'exprimer ainsi, qu'il ne l'eût fait avant les dernières élections. Il dit, en effet, que le gouvernement impérial ne voulait pas être gêné par aucune promesse, pendant ces élections.

Cependant, si ce projet de soulager la détresse des Anglais sans ouvrages, en les envoyant dans notre Nord-Ouest, devait être avantageux à l'Angleterre, pourquoi aurait-il pu être impopulaire ? Pourquoi ne pas le proclamer sur tous les *hustings* ? Pourquoi ne pas en avoir fait un cri de ralliement pendant l'élection ? Mais l'honorable monsieur dit que cela ne pouvait pas être, que le peuple ne devait rien en savoir.

Cela ressemble beaucoup à un certain arrangement fait de ce côté-ci de l'océan, à propos du même chemin de fer et qui "devait être tenu secret jusqu'après les élections." On dit maintenant qu'il y a eu des conventions ; quant à

moi, je crois que cette partie des négociations de mon honorable ami n'a pas réussi en Angleterre. L'honorable monsieur ne nous dit rien officiellement, parce qu'il sent qu'il n'a véritablement rien à nous dire. C'est parce que ses conférences informelles et secrètes n'ont eu aucun résultat favorable que, ainsi que le dit sir Michael Hicks-Beach, il n'y a eu rien de couché sur le papier, et que l'honorable monsieur s'en est revenu sans plus de garanties qu'il n'en avait avant son départ. Nous savons cela parce que l'honorable monsieur nous a fait une déclaration à cet égard : il nous a dit quelles sont ses espérances et nous a parlé des résolutions qu'il doit soumettre à la Chambre. Par une de ces résolutions, on modifie le plan qui avait été adopté pour la vente des terres ; au lieu de vendre ces terres \$2 l'acre sans distinction, on a adopté un autre plan et on veut changer l'ancienne résolution dans ce sens. Mais il n'est aucunement question de nouvelles résolutions au sujet de l'aide du gouvernement impérial.

Cependant, l'honorable monsieur nous dit qu'il a eu plusieurs conférences avec des personnages politiques et des capitalistes, et le ministre des finances a conclu des arrangements complets pour obtenir tous les fonds nécessaires à l'achèvement du chemin de fer du Pacifique d'un océan à l'autre, de sorte qu'il peut encaisser l'argent au fur et à mesure qu'il en aura besoin, pourvu que nous l'autorisions à prélever des impôts pour rembourser le capital et servir les intérêts. Il dit aussi que la perspective d'obtenir la garantie impériale par le ministère de M. Forster, si ce dernier est nommé ministre des colonies, est tout aussi encourageante qu'elle pouvait l'être sous l'administration de Beaconsfield. Cela peut être, j'oserai même dire que cela est ; mais l'honorable monsieur appuie sa conviction sur un discours prononcé par M. Forster devant l'Institut Colonial. Sa mémoire est comme celle de beaucoup d'autres personnes : elle lui rappelle les choses agréables et ne tient pas compte des souvenirs pénibles. Mon honorable ami se souvient très-bien les termes diplomatiques de M. Forster lorsqu'il dit : " Qu'il n'était pas certain que le gouvernement ne trouvât pas bon d'être extrêmement libéral sous ce rapport," et avec cela, il fait une promesse. Mais quant

à la condition *quid pro quo*, c'est-à-dire le libre-échange avec la Grande-Bretagne, que monsieur Forster suggère, l'honorable monsieur l'a complètement oubliée ; il n'est pas raisonnable de demander des secours à la mère-patrie, et de venir ensuite, au moyen de la protection, l'empêcher de vendre dans les colonies ses produits fabriqués. Quant à moi, je déclare franchement que si l'aide que nous devons obtenir du gouvernement impérial ne consiste qu'en une garantie, je crois qu'il aurait valu mieux pour le pays ne pas obtenir cette garantie. Il est vrai qu'elle pourrait nous aider à trouver des capitaux à des taux moins élevés que ceux que nous payons maintenant, il est également vrai qu'elle pourrait nous fournir le moyen d'emprunter de l'argent qu'on ne nous prêterait pas sans cela ; mais elle ne nous aidera pas à rembourser l'emprunt, et je ne crois pas que ce soit toujours un avantage que d'avoir la facilité d'emprunter, à moins qu'on n'entrevoie en même temps des facilités semblables pour le remboursement.

Les explorations que le gouvernement a pris sur lui de faire ont eu pour résultat un rapport de l'ingénieur en chef, dans lequel ce fonctionnaire dit que le relevé a témoigné tellement en faveur du tracé du Nord, qu'il serait imprudent de commencer les travaux dans la Colombie britannique et qu'il y a lieu de continuer les explorations. Le gouvernement, néanmoins, s'est prononcé dans un sens opposé, et il a décidé d'adopter le tracé qui se dirige vers Burrard Inlet. Or, malgré la précipitation que l'on a apportée dans cette décision, il est devenu impossible alors de remplir la condition au terme de laquelle le cabinet avait demandé au parlement de l'autoriser à donner les contrats sans sa sanction.

Cette condition portait que les travaux seraient commencés dans la Colombie britannique en 1879. Or, les soumissions n'ont été demandées que vers la fin de cette même année. Les premiers contrats n'ont été donnés qu'en décembre 1879 et le dernier a été retardé jusqu'au 10 février 1880, deux jours avant l'ouverture de la présente session ; en sorte que, pour diverses raisons, les motifs pour lesquels l'honorable monsieur avait demandé au parlement de lui donner une autorisation spéciale étaient devenus caducs, d'abord, en ce que les travaux ne

pouvant pas être commencés, avant l'ouverture de la session, il n'y avait pas lieu d'user de cette autorisation ; ensuite, parce qu'en attendant la sanction des Chambres, on n'éprouvait aucun dommage ni aucun retard. Une autre raison pour laquelle l'autorisation accordée par le parlement n'aurait pas dû être mise à effet, c'est que la Chambre avait été induite à voter la série de résolutions contenant cette autorisation par le fait que l'administration s'était déclarée certaine d'obtenir de l'aide du gouvernement impérial. Sur ce point elle a échoué ; la raison qui lui avait fait obtenir l'autorisation disparaissait par la même, et le gouvernement, en se servant de cette autorisation était blâmable sous ce rapport comme sous les autres.

En outre le rapport de l'ingénieur en chef justifiait et, de fait, rendait nécessaire une plus ample exploration avant le choix définitif du tracé. Ce contrat qui a été donné sans la sanction du parlement, va entraîner une dépense de \$9,100,000, d'après l'estimation, et, en comptant le matériel roulant les rails, etc., le chemin ne coûtera certainement pas moins de \$10,000,000, suivant les soumissions. C'est là l'estimation, je crois, que l'ingénieur en chef fait pour ce contrat, si j'ai bien compris l'honorable ministre. L'honorable monsieur a fait remarquer qu'il a adopté une méthode entièrement différente de celle de son prédécesseur par rapport à l'octroi des contrats. Il dit que les contrats de l'extrémité Est avaient été accordés sur des relevés imparfaits et sur des données insuffisantes, ce qui a causé de grandes pertes et a empêché de réaliser les espérances qu'on avait conçues. Il a, toutefois, résolu de suivre une autre méthode pour arriver à obtenir des renseignements complets et une certitude sinon absolue, du moins aussi grande que possible, avant de donner les contrats ; et je crois que la règle qu'il a posée est excellente. Je suis d'opinion que dans l'intérêt du pays on devrait, avant de donner l'ouvrage, obtenir les renseignements les plus complets sur la nature des travaux et toutes les circonstances s'y rapportant. Nous connaissons les raisons qui ont engagé le gouvernement à se départir de cette coutume, dans les premiers temps que les contrats ont été donnés, lorsque l'honorable député de Cumberland, alors membre de la gauche, a félicité le premier

ministre du jour, lorsque ce dernier a déclaré son intention de passer de suite les contrats. Si le principe que l'honorable monsieur déclarait avec tant d'emphase être la règle de ses actions, était susceptible d'une application spéciale quelque part, c'était bien dans la Colombie britannique. Cependant, en consultant le mémoire annexé aux listes des quantités de la section de la Colombie, qui ont été faites pour servir à ceux qui avaient l'intention de soumissionner, on pourra voir jusqu'à quel point, dans la pratique, l'honorable monsieur met ses paroles à effet.

On y trouvent une note conçue en ces termes :

“ Quelques-unes des quantités sont estimées d'après les mesurages préliminaires faits pour décider le tracé, et peuvent être considérées assez approximatives. D'autres quantités ne reposent que sur de simples conjectures et sont entrées sur la liste uniquement dans le but d'obtenir les taux.”

Voilà l'exploration complète, minutieuse, détaillée ; voilà les renseignements précis qu'avait l'honorable monsieur avant de donner le contrat de Yale-Kamloops ! Quelques-unes des estimations sont simplement approximatives ; d'autres ne reposent que sur des conjectures et ne sont là que dans le but d'obtenir les taux ! Pour ce qui est des contrats de la partie est, si je ne fais pas erreur, l'honorable monsieur n'avait aucun renseignement important qui ne fût déjà en la possession de l'honorable député de Lambton lorsqu'il a donné sa démission.

M. PLUMB : Section 15 ?

M. BLAKE : Si mon honorable ami veut bien me permettre de continuer, il aura bientôt l'occasion de réveiller la Chambre par une de ses courtes harangues.

Il peut être permis à quelqu'un qui n'a pas visité les lieux, qui n'a pas même fait un mesurage préliminaire, et qui n'a pas même fait une estimation à peu près des détails, de se faire une idée de l'ouvrage total, basée sur les rapports antérieurs, sur ce qui est connu des autres sections du chemin de fer, et sur l'expérience qu'a tout le monde en général au sujet de travaux de ce genre ; or, d'après l'idée que je m'en forme, ce chemin de fer pourra coûter tout aussi bien \$12,000,000 que \$10,000,000, et peut-être encore davantage. Cependant, les contrats, ainsi que

l'a dit l'honorable monsieur, stipulent que le gouvernement pourra suspendre les travaux en aucun temps lorsque le crédit sera épuisé ou pour des motifs d'intérêt public; et dans ce cas, annuler les contrats; et, que dans aucun cas, un entrepreneur n'aura droit à des dommages, en raison de la perte de ses profits: il aura seulement droit à être remboursé des dépenses encourues pour réussir les matériaux et pour les ouvrages déjà faits. Le contrat de l'embranchement de la baie Georgienne a été dernièrement annulé par le gouvernement en vertu de cette stipulation.

L'honorable monsieur dit qu'il compte que les dépenses de l'année prochaine, pour cette entreprise, ne dépasseront pas \$1,000,000; mais bien qu'on puisse ne pas dépenser plus d'un million la première année, il est clair, cependant, que, si l'on prend le chiffre de dix millions pour ce qu'il vaut, et si le chemin doit être construit en cinq années comme le veulent les contrats, il nous faudra dépenser une moyenne de deux millions par année, et si l'on ne débourse qu'un million la première année, il y aura une augmentation proportionnelle sur la dépense des années suivantes. En chiffres ronds, ce contrat nous oblige à dépenser deux millions par année pendant les cinq années qui vont suivre; et, si le chemin coûte douze millions, alors, ce sera \$2,400,000 par an.

L'honorable monsieur a dit que ce chemin de fer, qui traverse la Colombie britannique, sera une excellente chose. Il est vrai qu'il part d'un point d'où les steamers d'un faible tirant d'eau peuvent avoir accès à l'océan; il s'enfonce à une grande distance dans les terres; cependant, autant que je puis en juger, considérant l'état du pays, sa population, et les avantages qu'il offre à la colonisation, on peut dire de ce chemin qu'il ne commence à aucun endroit, qu'il n'aboutit nulle part, et qu'il est impossible de trouver à quoi il peut servir. Je conviens parfaitement qu'en construisant le chemin de fer du Pacifique, comme voie non-interrompue, suivant le tracé de Burrard Inlet, on avait là le meilleur point pour commencer les travaux; mais je prends les choses telles qu'elles sont.

L'honorable monsieur a fait préparer une carte, qu'il a mise devant la Chambre pendant son discours et qui indique les explorations récentes à l'aide desquelles

il a pu se convaincre de l'état du pays au point de vue des avantages qu'il offre à la colonisation. Sans vouloir parler maintenant de la partie qui concerne le Nord-Ouest, je désire appeler l'attention spéciale de mon honorable ami de Vancouver sur l'endroit de la carte qui représente la Colombie britannique.

L'honorable monsieur remarquera que les parties qui sont coloriées en brun sont des terres stériles et complètement inutilisables. Les parties qui sont laissées en blanc comprennent de petites étendues où une population peut trouver de quoi vivre. Dans la première partie de son discours l'honorable ministre a du froisser mon honorable ami en qualifiant son pays de terre inhospitalière; or, l'honorable monsieur verra quelle aggravation d'insulte il y a dans le fait de mettre devant la Chambre une carte montrant que la plus grande partie de la province est impropre à la colonisation.

M. BUNSTER: Je demande à mon honorable ami s'il n'a pas fait colorier cette carte tout exprès?

M. BLAKE: L'honorable monsieur est sans doute sous l'impression qu'il n'y a que moi qui puisse avoir l'audace de produire une carte semblable. Mais cette carte n'est pas la mienne: c'est celle du ministre des chemins de fer, qui a passé l'honorable député de Vancouver "au brun." Il ne faut pas croire, cependant, que tout ce qui est indiqué par du blanc soit habitable pour la race blanche. Même dans cette partie il y a de grandes étendues que l'honorable ministre a justement désignées, au commencement de la soirée, comme terres inhospitalières. La partie nord, par exemple de l'étendue blanche, est inhabitable à cause de son climat.

Bien qu'il y ait là quelques endroits où le sol soit assez fertile pour être cultivé, cependant le climat en empêche l'établissement; toutefois, en allant vers le bas, on trouve quelques terres susceptibles de colonisation, comme l'a dit l'honorable monsieur. Au delta de la rivière Fraser, il y a environ 400,000 acres de terres propres, à la culture; cependant, je crois qu'il faudrait en plusieurs endroits construire des digues pour utiliser le sol.

A l'est de la rivière Fraser, il y a 640,000 acres ou 1,000 milles carrés de terres, au plus, suivant le rapport officiel, susceptibles de culture; et, à l'ouest de la rivière, il y en a 192,000 acres, si l'on

doit tenir compte d'une quantité aussi restreinte. Il y a 1,260,000 acres de terres cultivables, non pas en un seul morceau, mais en trois divisions différentes, et chacune de ces divisions est coupée par des collines, des vallées et des rivières, de telle façon que le pays ne peut offrir d'aile qu'à un petit nombre d'établissements détachés. Permettez-moi de lire un extrait du rapport de M. Marcus Smith, adjoint de l'ingénieur en chef du gouvernement; ce rapport date de 1879 et a été produit il y a quelques jours.

Voici ce qu'il y est dit :

“De la rivière Pembina en gagnant vers l'ouest à travers les Montagnes Rocheuses et par une série de vallées jusqu'au fort Hope, la distance est de 605 milles, dont 92 milles embrassent un pays propre à la colonisation; c'est le plateau central ou la lisière herbeuse entre les Montagnes Rocheuses et les Montagnes des Cascades.”

“Une largeur de soixante-dix milles, de chaque côté du chemin, comprendrait le lac La Hache et les établissements du district de Lilloet à l'ouest, ceux des lacs Okanagan et Shuswam à l'est, et formerait une étendue d'environ 12,000 milles carrés, sur laquelle on estime qu'il y a environ 200 fermes de prises et une population blanche d'environ 1,000 âmes. Environ un dixième de la terre arable est en état de culture, mais les pâturages sont presque tous occupés et contiennent de vingt à vingt-cinq mille têtes de bétail, sans compter un grand nombre de chevaux et de moutons.”

“Si toute terre arable était mise en culture, la production totale ne dépasserait probablement pas celle d'un comté ordinaire d'Ontario. Sur le reste des 605 milles, le pays ne pourrait pas supporter une population blanche d'au-delà de quelques cents. La construction de cette partie du chemin coûterait cher, probablement pas moins de \$30,000,000.”

M. DECOSMOS : Quelle est l'étendue exacte d'un comté ordinaire d'Ontario ?

M. BLAKE : Je n'en connais pas l'étendue exacte; mais, puisque l'honorable monsieur m'interrompt, je vais lire ce qu'il a dit lui-même dans un débat au sujet de ce chemin de fer. Nous y trouverons des renseignements précieux.

Voici comment il s'exprime,—je cite les *Débats* de 1877 :

“Le premier ministre a fait allusion aux bonnes terres de la rivière Fraser. En réalité, cependant, il n'y a peut-être pas plus de 400 milles carrés ou 256,000 acres de bonne terre arable sur toute la rivière, depuis Yale jusqu'à l'embouchure. Sous le rapport du nombre des fermes et de la population, on n'y trouve rien de plus que dans mon district, et beaucoup moins que dans le district

de mon honorable ami de Vancouver (M. Bunster); mais qu'y a-t-il, entre Yale et Burrard Inlet, pour alimenter un chemin de fer? Rien du tout, que je sache du moins. En arrivant au gulet de Yale, on tombe dans un goulet de plus de soixante milles de longueur, qui n'est rien autre chose qu'une tranchée creusée par l'eau depuis des siècles. Il n'y a absolument rien, à moins que les montagnes taillées à pic de chaque côté ne renferment des richesses minérales. Ensuite, il faut parcourir quarante milles avant de trouver autre chose que des pâturages sur les hauteurs et, dans la vallée, le long de la rivière Thompson, quelques morceaux de terre qui ne pourraient être cultivés qu'au moyen d'un système d'irrigation. Quarante milles plus loin, à l'extrémité du lac Kamloops, on trouve une région élevée, onduleuse et convertie d'herbe, où quelques cultivateurs se sont établis. La population de ce pays n'a pas augmenté de cinquante pour cent pendant la dernière période décennale. En arrivant à Kamloops, on trouve un endroit magnifique d'où des terres planes mais étroites s'étendent le long du bras nord de la rivière Thompson, sur un parcours de vingt milles. Cependant, cette région est comparativement sans valeur, et, à moins qu'on ne découvre des dépôts de minéraux entre ce point et la cache de la Tête-Jaune, il n'y a pas assez pour engager le gouvernement à construire un chemin de fer dans cette direction. Dans le cas où le gouvernement aurait décidé de faire passer le chemin de fer par la cache de la Tête-Jaune et Kamloops pour arriver à Burrard Inlet, je dois déclarer que, non-seulement au point de vue de l'intérêt de la Confédération, et du résultat financier, mais encore sous le rapport des intérêts du commerce et de ceux de notre province, la meilleure administration du pays ne pourra jamais faire de ce chemin une affaire payante. Et la grande, l'unique raison, c'est qu'on ne pourra jamais avoir une alimentation locale. Le tracé suit simplement un fossé ou une série de fossés, et jamais il ne sera possible de créer là un trafic local qui puisse contribuer à gonfler les recettes dues au commerce venant de l'océan Pacifique.”

M. DECOSMOS : Ce que je demande, c'est l'étendue d'un comté ordinaire dans l'Ontario.

M. BLAKE : J'ai déjà déclaré que je ne suis pas en état de donner cette étendue exacte.

M. BUNSTER : De qui sont les paroles que l'honorable monsieur vient de citer ?

M. BLAKE : Elles sont de l'honorable député de Victoria, (M. DeCosmos).

Donc, nous allons avoir ce chemin de fer de 125 milles, construit le long de ce fossé dont parle l'honorable monsieur, et sans aucune perspective de réunir à cet endroit une population suffisante pour créer un commerce local. L'honorable ministre des chemins de fer compte y placer, d'ici à quatre ou cinq ans, une population de 100,000 âmes. C'est une

chose impossible, et si on y réussissait, cette population mourrait de faim.

SIR CHARLES TUPPER: C'est le *Globe* qui a dit qu'on pouvait placer là une population aussi nombreuse.

M. BLAKE: L'honorable monsieur partage-t-il cette opinion?

SIR CHARLES TUPPER: Oui.

M. BLAKE: Alors je répète à l'honorable monsieur que c'est impossible. Si une population aussi considérable se réunissait sur ce point dans le délai qu'il indique, elle ne pourrait pas y vivre et ses ossements couvriraient bientôt le sol.

M. McINNES: Qu'il me soit permis...

M. BLAKE: A en juger par le nombre des députés qui m'interrompent continuellement, on pourrait croire qu'il y a beaucoup d'hommes dans la Colombie britannique; le seul qui observe les règles de la discussion est le doyen des deux députés de Victoria (sir John A. Macdonald.)

J'ai déjà dit, et, en ceci, je suis heureux de partager l'opinion de mon honorable ami de Victoria (monsieur DeCosmos) que je ne trouve pas les ressources de ce pays assez considérables pour rendre cette entreprise profitable. Il y a, cependant, lieu de croire que nous ne serons pas obligés d'exploiter le chemin lorsqu'il sera construit, et, ainsi, nous éviterons la dépense de cette exploitation. Cette dépense est subordonnée au trafic. Si nous avons un grand trafic, alors, le rendement sera proportionnel; mais s'il y a peu de trafic, nous aurons de lourdes dépenses, sans compensation: car dans cet endroit isolé, il faudra des ateliers, tout ce qui est nécessaire pour construire, ou, du moins, pour réparer les locomotives et les wagons; il faudra, enfin, un personnel, si nous voulons exploiter le chemin. Les ingénieurs, en prenant l'Intercolonial comme base de leurs calculs, ont estimé que l'exploitation de ces 125 milles coûterait \$295,000. S'il n'y a qu'un trafic insignifiant, les dépenses ne seront point aussi fortes; cependant, nous ne pouvons pas nous attendre à éviter complètement les frais ordinaires, comprenant le remplacement et la réparation des objets détériorés; je ne crois pas, toutefois, qu'il nous en coûte beaucoup pour renouveler les rails.

Les paiements annuels que nous aurons à faire pour ce chemin, après son achè-

vement, seront donc considérables. L'intérêt sur les \$10,000,000 que coûtera l'ouvrage, formera une charge annuelle de \$500,000, et de \$600,000 si le coût s'élève à \$12,000,000. A cela, il faudra ajouter peut-être \$150,000, par année, ou même plus, pour les frais d'exploitation, ce qui fera une dépense annuelle totale de \$750,000 à \$850,000.

Mais ce n'est pas tout encore: car on ne se propose pas de construire cette voie comme une entreprise isolée, une chose complète par elle-même; ce ne sera pas une dépense faite une fois pour toutes dans la Colombie britannique, ce n'en sera que le commencement. Ce ne sera qu'un gage, un dépôt en garantie des nombreux millions additionnels qui seront dépensés en cet endroit. On ne nous parle plus, maintenant, d'un chemin de fer sur l'Île, si ce n'est que l'honorable ministre nous a laissé entrevoir, ce soir, qu'il faudrait peut-être construire un embranchement de huit milles, afin de parvenir hors de la portée des canons de San Juan. A part cela, on ne nous dit plus rien, et je crois que l'opinion s'est prononcée contre ce projet d'une manière si formelle, qu'il sera impossible de le présenter de nouveau. Mais pour ce qui est de la terre ferme, on nous propose de construire un chemin très long et très coûteux; on nous soumet, ce soir, une nouvelle série d'estimations; ce n'est pas la première ou la deuxième série, c'est au moins la troisième. Avant de considérer ces tableaux en bloc, je désire signaler un fait qui prouve, d'une manière conclusive qu'ils forment la seconde série proposée pendant cette session. Lors de la motion de l'honorable député de Norfolk-Nord à propos de la politique du gouvernement sur les terres publiques, les membres de la droite ont engagé une espèce d'escarmouche préliminaire sur le sujet qui nous occupe. L'honorable premier ministre a déclaré que le moment n'était pas venu de discuter la politique du gouvernement sur le chemin de fer du Pacifique, qu'il fallait ajourner cette discussion jusqu'au temps du débat général qui se poursuit actuellement; cependant, on a dû remarquer qu'il s'est mis de suite à exposer et à discuter cette politique. Il a déclaré que les dépenses en rapport avec le chemin de fer du Pacifique, jusqu'au 30 juin prochain, seraient d'environ \$15,000,000. Nous savons que les dépenses, à venir

jusqu'en décembre dernier, ont dépassé de beaucoup \$14,000,000, et je crois que la somme de \$15,000,000 d'ici au 30 juin est une estimation parfaitement raisonnable.

L'honorable monsieur a déclaré, la Chambre s'en souvient, qu'à partir du 30 juin prochain la dépense sera de \$10,000,000 par an pour les deux années qui vont suivre, et de \$5,000,000 pour chacune des huit années suivantes. Cela fait un total de \$60,000,000 de dépenses à partir du 30 juin prochain, et de \$75,000,000 en comptant les \$15,000,000 déjà déboursés. Cette déclaration n'a pas été faite à la légère; elle l'a été après mûre délibération, comme dessein parfaitement arrêté, comme l'énoncé réfléchi de la politique du gouvernement par la plus haute autorité en cette matière.

Le ministre des finances l'a, du reste, confirmée, le jour suivant, en annonçant qu'elle était basée sur les chiffres de M. Fleming. Aujourd'hui, cependant, le ministre des chemins de fer vient dire que toute la dépense, y compris les \$15,000,000, restera en deça de \$65,000,000. Il a couvert la carte de l'honorable premier ou de ceux qui le soutiennent, et surenchérit de \$10,000,000. Il y a donc une différence de dix millions entre l'estimation délibérée de la semaine dernière et l'estimation finale de cette semaine. Je voudrais bien savoir où ces dix millions sont passés. J'aimerais à connaître les détails de ces estimations contradictoires, parce qu'il y a là de quoi surprendre ceux qui ont formé leur opinion sur les états détaillés donnés dans des rapports publiés par des fonctionnaires responsables. Il y a 550 milles très difficiles à construire entre Jasper House et Port Moody. Pour une partie seulement de ce chemin, les 493 milles qui se trouvent entre Divide et Port Moody, l'estimation de M. Fleming était d'environ \$36,000,000; celle de M. Smith, de \$36,500,000, et celle de M. Cambie de \$31,000,000, je crois. Cependant, on peut dire que l'estimation moyenne de l'ingénieur en chef et de son adjoint dépasse \$36,000,000, ce qui élèverait à \$40,000,000 le coût des 550 milles; et maintenant on prétend que ces 550 milles, comprenant les 493 milles de chemin coûteux et 5 milles d'une construction plus facile, pourront être construits pour \$30,000,000, c'est-à-dire pour \$10,000,000 de moins! Vous ajoutez

plus d'un sixième à la longueur du tracé et vous retranchez plus d'un sixième du coût de l'ouvrage. Dans ce cas, la partie est plus grande que le tout. On me permettra de ne pas croire du premier coup, qu'une grande partie de ces \$10,000,000 effacés dans l'espace d'une semaine de la somme à dépenser pour le chemin du Pacifique n'a pas été retranchée arbitrairement sur la section de la Colombie britannique. Je ne puis m'empêcher de penser qu'une bonne partie de ce montant a été économisée en défalquant une somme extraordinaire de l'item affecté à cette section, et je resterai sous la même impression tant qu'on ne m'aura pas montré des états détaillés indiquant les raisons qui ont permis de faire cette grande économie et prouvant que la dernière estimation de l'ingénieur en chef n'est pas aussi sûre ou n'est pas appuyée sur des données aussi certaines que sa première estimation et celle de ses assistants. La Chambre ne doit pas perdre de vue le fait que Port Moody n'est pas le terminus du chemin de fer. Les ingénieurs disent que ce terminus doit être à Coal Harbour, ou baie Anglaise. A Port Moody on atteint, en effet, la côte du Pacifique, mais il n'y a pas là un port de débarquement suffisant. Il vous faudra ne pas vous en tenir là et dépenser un autre million de piastres pour construire quatorze milles additionnels avant de voir le terme de vos travaux.

Mais, supposons même qu'un sort malheureux nous empêche d'aller plus loin que Port Moody, et supposons aussi qu'on puisse pratiquer l'économie annoncée par l'estimation corrigée de l'honorable monsieur, je ferai remarquer à la Chambre qu'il compte lui-même dépenser \$30,000,000 sur la section ouest, et \$13,000,000 seulement, c'est-à-dire moins de la moitié, sur le parcours entier du tracé qui traverse la prairie. La charge la plus onéreuse est donc toujours du côté de l'ouest.

L'honorable monsieur a eu raison de considérer cette section de la Colombie britannique ou section ouest du chemin de fer comme partant réellement d'un point à l'est des Montagnes-Rocheuses; cependant, il n'est pas allé assez loin vers l'est. Pour établir le point véritable où commence la section ouest, ou section de la Colombie, il faut d'abord décider quelle est l'extrémité ouest du chemin de la

prairie. C'est à cette extrémité que commence la section de la Colombie britannique.

Mais j'irai même plus loin que l'honorable monsieur. Soixante-dix milles à l'ouest de la longitude d'Edmonton, on trouve la fin de la prairie. Et il n'est pas indispensable, pour les besoins d'une colonisation rapide, qu'un chemin de fer soit poussé même jusqu'à ce point. Au delà de cet endroit, le chemin n'est nécessaire qu'au point de vue des intérêts de la Colombie et à titre de ligne transcontinentale, à moins toutefois que le débouché de la région ouest des prairies ne doive être le Pacifique au lieu de l'Atlantique.

Je prends donc la longitude d'Edmonton, qui forme aussi le point de divergence dans le cas où, par la suite, on adopterait un tracé plus au Nord ; je prends Edmonton, pour le moment, comme le point qui doit séparer la section de la prairie de celle de la Colombie britannique. Or, mon honorable ami de Lambton, se fondant sur tous les renseignements contenus dans les rapports officiels des ingénieurs et sur ses propres connaissances dans cette matière, estime que les 256 milles entre Edmonton et le sommet coûteraient \$9,400,000 ; et cela, en supposant qu'on rencontrerait les mêmes pentes et les mêmes courbes et que le chemin fût construit et pourvu de matériel suivant le mode que l'honorable monsieur avait toujours eu l'intention d'adopter, avant de donner sa démission. Cette somme, jointe aux \$36,500,000 et plus, que devait coûter le chemin à partir du sommet jusqu'aux rives du Pacifique, suivant l'estimation de MM. Fleming et Smith, donnerait un coût total de plus de \$45,000,000 pour la partie que l'on peut appeler la section ouest du chemin, et encore d'après les anciennes estimations et l'ancien mode de construction.

Lorsque l'honorable monsieur jugera à propos de nous donner des renseignements qui nous permettent de concevoir quelle espèce de chemin il entend construire aujourd'hui ; lorsqu'il nous aura dit quelles doivent être les courbes et les pentes, quelle qualité d'ouvrage il exigera, nous serons plus en état de juger jusqu'à quel point sa révision des quantités estimées est correcte. Mais, il n'a pas même voulu nous dire, tout à l'heure, ce qu'il estime

que coûtera l'équipement ; il déclare seulement que ce sera un matériel léger : d'où nous pouvons conclure qu'il n'est arrivé à pratiquer cette économie qu'en réduisant de beaucoup le chemin.

L'honorable monsieur pourrait facilement nous informer, s'il le jugeait à propos, de la somme à laquelle il estime le matériel d'exploitation. Cela peut se calculer en piastres et centins : tant de locomotives, tant de wagons à fret, tant de wagons à voyageurs, et tels prix. Ce matériel est compris, par exemple, dans l'estimation de \$13,000 par mille pour le chemin de la prairie. Mais l'honorable ministre ne veut pas nous déclarer quelle somme il soutire de ces \$13,000 par mille pour le matériel ; et je n'en suis pas surpris, car je crois qu'il lui faudrait, pour cela, recourir aux décimales. Si nous tenons compte du fait qu'un matériel du même genre, suivant la première estimation, coûte \$2,000 du mille, que les rails d'acier, les éclisses et les attaches coûtent plusieurs milliers de piastres de plus par mille, nous verrons qu'il reste bien peu des \$13,000 par mille pour la construction même du chemin.

Je dis donc que la section de la Colombie britannique, en prenant le tracé adopté qui part de la longitude d'Edmonton, suivant les anciens taux et d'après l'ancien mode, coûterait \$45,000,000, ce qui exigerait un intérêt permanent de \$2,500,000, sans compter les frais d'exploitation qui seraient considérables. Or, il s'agit maintenant, pour la Chambre, de décider si nous devons, ou si nous pouvons actuellement faire le premier pas et nous engager à une dépense absolue et immédiate d'au moins \$10,000,000, et à augmenter finalement cette dépense à \$45,000,000 pour la construction de la voie non interrompue entre Edmonton et l'Océan Pacifique—ce qui nous obligera de payer un intérêt annuel de \$2,250,000, en sus de \$1,300,000 par an pour les frais d'exploitation, moins, naturellement, la recette brute.

Examinons seulement les travaux de chemin de fer que nous sommes obligés d'exécuter dans le Nord-Ouest à l'est d'Edmonton, et ne tenons pas compte de nos autres obligations, c'est-à-dire, des obligations financières du pays en général ; ne pensons pas aux diverses demandes d'améliorations au nord et au sud, à l'est et à l'ouest, aux demandes de secours de

la part des provinces ; mettons de côté toutes ces sources de dépense, et bornons nous à examiner, pour le moment, la demande qui nous est faite pour arriver à établir le Nord-Ouest, pour obtenir en réalité les fonds sur lesquels l'honorable ministre compte pour construire la section de la Colombie britannique : bref, pour rendre possible la construction de cette section.

Est-il, je ne dirai pas prudent, mais est-il seulement raisonnable de commencer aujourd'hui une dépense de \$45,000,000 à cette extrémité du pays ?

L'honorable monsieur nous a dit ce que nous avons à faire, suivant son estimation actuelle. D'après lui, il nous faut dépenser \$15,000,000 pour construire le chemin depuis Selkirk à Jasper House, et près de \$5,000,000 sur les travaux de l'est, ce qui fait près de \$20,000,000 à déboursier, sans compter les \$15,000,000 déjà dépensés : en sorte que, lorsque nous atteindrons Jasper House, notre dépense totale, sans compter les intérêts, aura été de près de \$35,000,000.

Et encore, si on ne veut pas déprécier sérieusement la valeur du chemin, en réduisant la qualité de l'ouvrage, en faisant d'une voie ferrée de premier ordre un simple chemin de colonisation, il faudra, si l'estimation de mon honorable ami de Lambton est exacte, dépenser, pour arriver au résultat désiré, une somme d'argent bien plus considérable que ne le dit l'honorable ministre.

La subvention du chemin de fer du Canada Central s'élève à \$1,440,000 ; les arpentages, y compris ceux de localisation qui, après tout, sont payés par le peuple, qu'on les appelle arpentages d'exploration ou de localisation, s'élèvent à \$4,000,000.

Le coût du chemin, de Fort William à Selkirk, a été estimé à \$18,000,000 ; l'embranchement de Pembina coûte \$1,500,000, et en ajoutant \$100,000 pour le pont de la Rivière Rouge, on arrive à un chiffre d'un peu plus de \$25,000,000. De Selkirk à Edmonton, suivant les anciennes données et l'ancien mode de construction, l'honorable député de Lambton estime le coût des ouvrages à \$17,650,000, ce qui, ajouté à \$25,000,000, forme un total de plus de \$42,500,000, y compris les explorations ; et c'est la somme qu'il en coûtera au pays, à part les intérêts pendant la construction, pour atteindre le

point que j'ai signalé comme terminus convenable du chemin de la prairie. Sur ce montant, nous avons déjà payé \$15,000,000, et il nous faut fournir encore près de \$28,000,000 additionnels.

Je ne doute pas que l'honorable monsieur ne puisse baisser de beaucoup ces chiffres en augmentant les courbes, en élevant les pentes, en réduisant de toutes les manières de façon à faire un chemin de colonisation peu coûteux, au lieu d'un chemin de première classe. Je ne prétends pas dire qu'il ne soit pas de bonne politique de sa part d'en agir ainsi, cela peut-être ; mais je erois que la Chambre ne peut pas se prononcer en connaissance de cause sur les idées de l'honorable monsieur à ce sujet, sans avoir en sa possession plus de faits et de chiffres qu'il ne nous en a été communiqué. Je ne crois pas que nous puissions décider que \$13,000,000 suffiront pour les ouvrages d'après les plans actuels de construction, avant de savoir quels seront les pentes, les courbes et les autres détails des travaux ; et nous aurons peut-être lieu de considérer si nous ne sacrifions pas dans une grande mesure l'avenir au présent sous ce rapport, si nous ne nous exposons pas à de bien plus grandes dépenses pour plus tard en opérant aujourd'hui les retranchements proposés au détriment de la valeur et de la qualité du chemin. Si l'honorable ministre des chemins de fer peut trouver un moyen de construire ce chemin avec des courbes de moindre rayon, des pentes plus raides et un travail d'un ordre moins élevé que celui qui était projeté, mais de façon cependant à ce qu'on puisse à un moment donné et sans trop de frais améliorer ces courbes et ces pentes et modifier le tout de manière à obtenir en fin de compte un ouvrage de première classe, je crois, alors, qu'il sera peut-être prudent de réduire, pour le moment, la dépense de cette manière. D'un autre côté, il ne faut pas oublier que le chemin devra être converti, un jour ou l'autre, en un chemin de première classe, en un chemin de transport peu coûteux, pour le Nord-Ouest, sans quoi il serait inutile à cette grande région qui s'étend jusqu'à Battleford et par delà ; car il faudra que le grain fasse un trajet considérable sur le chemin du Pacifique avant d'arriver à Selkirk ou à la rivière Rouge.

La Chambre doit en outre se rappeler que, d'après la théorie en vertu de laquelle

L'honorable ministre veut faire compléter le chemin, il est obligé de donner des courbes et un nivellement raisonnables à la partie qui traverse les prairies de l'Ouest. Les colons de l'Ouest seront, en tous cas, dans une position moins bonne que ceux qui sont plus près de Selkirk, et si vous ajoutez à ce désavantage un fret élevé sur leur grain par suite de l'infériorité de leur chemin jusqu'à Edmonton, ils ne se trouveront point compensés par le fait que leur grain payera un taux de fret moins élevé à partir de Selkirk en gagnant l'Est. Ce qu'il leur faut, c'est un fret peu élevé sur tout le parcours. En outre, pour avoir un trafic sans transbordement, il faut un chemin de première classe, et lorsque nous aurons épuisé tout ce que l'honorable ministre se propose de dépenser, n'oublions pas que nous n'aurons point un chemin de fer du Pacifique, mais un chemin de fer de colonisation.

Suivant l'ancien mode de construction, cette section centrale coûterait, en y comprenant les autres items que j'ai mentionnés, un peu plus de \$42,500,000, abstraction faite des deux tronçons de chaque extrémité. Le tronçon de l'ouest, entre Edmonton et la passe Burrard, comme je l'ai dit, coûterait \$45,000,000 ; et celui de l'est, entre le fort William et Nipissing, d'une longueur de 650 milles, reviendrait suivant l'estimation du député de Lambton, à \$32,500,000. Ainsi, les deux parties extrêmes estimées à \$77,000,000, et la partie centrale, avec les frais déjà encourus, à \$42,500,000, formeraient un total de \$120,000,000, et cela, sans compter une dépense légitime et nécessaire qui doit s'ajouter, dans tous les cas, à celle des intérêts durant la construction.

Dans toutes les entreprises de ce genre, tous les états estimatifs relativement à la dépense comprennent toujours l'intérêt sur les capitaux fournis pendant la durée de l'ouvrage, avant que l'entreprise ne donne un rendement, et on doit tenir compte de cet item en faisant les calculs. La Chambre apprendra peut-être avec surprise que sur ce que nous avons dépensé jusqu'à présent, l'intérêt, au 30 juin prochain, dépassera \$1,250,000 ; et encore nous ne mettons cet intérêt qu'à 4 pour cent, attendu que les capitaux ont été empruntés en partie sur des garanties. A prendre le chiffre de l'estimation sou-

soixante millions pendant les dix années qui vont suivre, nous aurons un total de plus de \$24,500,000 pour les intérêts, en mettant à 5 pour cent l'intérêt sur les emprunts à venir, car c'est, je crois, le taux le plus bas auquel nous puissions nous procurer des capitaux. Sans doute que, suivant l'honorable ministre des chemins de fer, nous avons économisé dix millions, dans le cours de la semaine dernière, et il faut, en conséquence, retrancher l'intérêt de ces dix millions. Mais même si nous faisons cette déduction, à moins que mon honorable ami, pendant ce débat, n'ait l'obligeance de nous épargner une autre dizaine de millions, nous aurons encore à fournir, d'après les chiffres réduits, plus de \$22,500,000 d'intérêts avant que ce chemin soit complété et avant que nous puissions recueillir les bénéfices de cet énorme trafic ininterrompu et intermédiaire dont le produit viendra alors faire déborder la caisse publique.

Nous ne devons pas oublier ici le chaînon de l'est. L'honorable monsieur de son côté ne l'a pas tout à fait oublié, et il a fait preuve d'égards à notre endroit en laissant entrevoir une faible espérance que ce chaînon sera construit.

La province de Québec a dépensé près de \$11,000,000—ce qui était un peu au-dessus de ses moyens—pour construire un chemin de fer dont le but principal est de s'emparer du commerce du Pacifique. Elle a tendu son bras dans la direction de l'ouest, aussi loin que cette capitale, et elle se demande maintenant dans quel temps elle pourra atteindre plus loin, quand les dépenses énormes qu'elle a encourues lui rapporteront les bénéfices sur lesquels elle comptait. Je suis heureux d'apprendre que son chemin de fer donne quelque rendement, tel qu'il est ; mais Québec ne comptait pas seulement que son chemin de fer donnerait, étant encore neuf et facilement exploité, une fraction d'intérêt sur le prix de construction ; elle voulait qu'il amenât un grand courant de commerce dans ses principales villes, qu'il attirât la prospérité dans son sein. Mais à moins qu'il n'y ait un raccordement à l'Est, et tant que ce raccordement ne sera pas fait, l'espoir qui l'a engagé à construire ce chemin ne se réalisera pas. Mon honorable ami a senti cela.

Je ne prétends rien savoir, mais je ne serais pas surpris si, privé-

ment, on lui avait parlé dans ce sens. Je ne serais pas surpris si quelqu'honorable député de la province de Québec lui avait présenté, avec plus de chaleur encore, dans le secret du cabinet, les observations que je viens de lui faire publiquement. Je ne serais pas étonné qu'on lui eût fait entendre, en termes aussi énergiques que le permettent les égards dus à un ministre puissant, qu'il est indispensable de sa part de laisser entrevoir l'espoir, si faible qu'il soit, que, dans un avenir prochain, le chemin de fer de Québec sera raccordé à la ligne principale; et que l'honorable monsieur eut répondu à la députation de Québec: "Messieurs, pour le moment, nous ne pouvons brûler la chandelle que par le milieu, et par le bout de l'ouest; mais un temps va venir, plus tôt que vous ne le pensez, où nous la brûlerons par le milieu et par les deux bouts, et le bout de l'est flambera comme l'autre." C'est là, du moins, ce que l'honorable monsieur nous a laissé vaguement entendre ce soir.

Mais mes honorables amis de Québec ne manqueront pas de comprendre combien ils se rapprochent davantage de leur but en se mettant immédiatement à construire l'extrémité de l'ouest et à dépenser, suivant l'estimation corrigée, \$30,000,000 dans la Colombie britannique. Ils sentiront combien, en allant jeter \$30,000,000 dans ce pays à teinte brune représenté sur la carte de l'honorable ministre, ils vont hâter le jour où notre excédant devra nous permettre de faire le raccordement après lequel ils soupirent. Ils examineront si notre bourse est semblable au vase d'huile de la veuve, lequel contenait toujours la quantité suffisante, quelque quantité qu'on en tirât. Ils considéreront si, même dans notre abondance et notre prospérité, même avec les facilités que nous possédons de faire des emprunts et d'obtenir des capitaux, nous serons plus en état d'exécuter les travaux à l'extrémité est, par le fait que nous commençons maintenant à construire la section de l'ouest. Ils songeront qu'il est possible, qu'il est probable même que la précipitation que nous voulons apporter dans la construction de la section de l'ouest, surcharge le pays, compromette l'existence du projet tout entier, et rende irréalisable, sinon pour toujours, du moins pour longtemps, toute tentative pour opérer une liaison à l'est.

Suivant ses habitudes, l'honorable mon-

sieur n'a pas été tout à fait conséquent sur ce sujet. Dans le but de calmer l'anxiété de ses amis et de ses partisans, il a fait tout ce qu'il a pu pour démontrer que le gouvernement est obligé de procéder avec lenteur. Ce contrat, dit-il, contient des clauses qui nous donnent le pouvoir absolu d'arrêter les travaux à un moment donné; et, si nous voyons que la construction de ces 125 milles dans la Colombie pèse trop lourdement sur les ressources du pays, soyez certains que nous la discontinuerons. Nous n'allons pas vite; nous procédons lentement. Nous comptons, cependant, dans l'espace de dix années, après avoir économisé les dix millions dont j'ai parlé, construire au moins cette section; mais nous ne nous engageons pas à la terminer en dix ans. Nous ne considérons pas que nous sommes tenus envers la Colombie britannique d'achever les ouvrages en 1890, et nous ne les acheverons pas dans les dix années, si la chose épuise par trop les ressources du pays.

Il n'en fallait pas moins pour calmer les appréhensions de ceux qui craignaient que les impôts ne fussent trop considérables et la dépense faite avec trop de précipitation. Mais l'honorable monsieur a été obligé de revenir sur ses pas, et pour prouver que même cette grande dépense n'ajournerait pas indéfiniment les travaux de la partie est, il lui a fallu montrer la "frange d'argent" du nuage—c'est ainsi, je le crois du moins, qu'il s'est exprimé; il dit en effet: "J'ai tellement confiance dans la réussite de mon projet, que je ne désignerai pas le jour où l'occident unira sa pourpre aux roses de l'orient, mais ce jour arrivera bien plus tôt qu'aucun de vous ne peut le croire." A un moment donné, il dit: "J'irai lentement, dans l'ouest, parce que les travaux peuvent être trop lourds pour nous—n'ayez aucune crainte." Puis, l'instant d'après, il s'écrie: "Je puis procéder dans l'ouest avec une rapidité telle, qu'il me sera possible de commencer tout à l'heure dans l'est,—n'ayez aucune crainte"! Voilà les paroles conséquentes de l'honorable ministre. Or, je ne doute pas que ces assertions n'aient pour but de satisfaire et de consoler, et peut-être y réussissent-elles; mais si j'examine la chose à un point de vue pratique, je crois que ses propositions sont irréalisables en fait, et qu'on reconnaîtra l'impossibilité

de commencer les travaux de la partie est avant que les sections du centre et de l'ouest soient terminées, si du moins l'entreprise doit se poursuivre suivant le projet et les intentions de l'honorable monsieur, qui, dans mon opinion, sont au-dessus des ressources du pays. Québec peut s'attendre à voir la section est se commencer lorsque la partie ouest sera terminée, c'est-à-dire que la section est sera commencée en 1890 pour se terminer en 1897, et j'espère que nos voisins vivront assez longtemps pour goûter cette jouissance.

Maintenant, en sus de cette dépense énorme à laquelle j'ai fait allusion, à part ce capital de je ne sais combien de millions dont l'intérêt, suivant l'ancienne estimation, sera de six millions par an, il faut considérer les frais d'exploitation. M. Fleming les a déjà estimés à \$8,000,000 par an ; mais mon honorable ami de Lambton les estime à \$6,750,000 par année, en total, et à \$4,500,000 par année pour la partie qui s'étend entre le fort William et l'océan Pacifique. De cette somme, naturellement, il faut déduire les recettes qui seront considérables et qui, sur certaines divisions, couvriront peut-être les frais ; mais dans la première période et pendant longtemps, je crois que le chemin, en prenant tout le parcours, sera exploité à perte. Ainsi, ce chemin de fer du Pacifique nous impose des intérêts et des frais qui, ajoutés aux intérêts déjà accrus pendant la construction, démontrent, de quelque manière que vous fassiez l'estimation, qu'il est impossible, avec les ressources du pays, d'exécuter un semblable ouvrage dans le temps et de la manière que l'honorable monsieur l'a proposé.

Maintenant, que devons-nous faire, qu'est-ce que nous sommes essentiellement tenus de faire ? Je reconnais qu'il nous faut terminer le chemin jusqu'à Selkirk, et je suis heureux d'apprendre que l'honorable monsieur va économiser un million sur cette partie de l'entreprise ; j'aimerais mieux que ce fût un million et demi, ce qui lui serait peut-être aussi facile. Nous devrions terminer les travaux jusqu'à Selkirk avec toute la diligence possible, tout en ayant égard à une économie bien entendue. Les contrats sont donnés, et je présume que l'ouvrage va progresser.

Je reconnais également que nous devrions pousser les travaux à travers les

prairies de l'Ouest à mesure que l'établissement et le développement de cette région le nécessiteront. Je crois que nous devrions construire ce chemin de la prairie à mesure que nous nous apercevrons que le courant de colonisation le demande et peut en recevoir une impulsion nouvelle ; et par conséquent, loin de blâmer l'honorable monsieur, je l'approuve cordialement lorsqu'il dit qu'il a signé des contrats pour la construction de cent milles, et qu'il est sur le point de faire entreprendre cent autres milles.

Je crois que l'honorable monsieur a agi, en cela, comme il devait faire, c'est-à-dire poursuivre les travaux sur ces divisions. Il nous a dit à quelle époque il espère voir ces travaux terminés ; mais, bien longtemps avant cette époque, nous aurons été mis en mesure de constater jusqu'où et avec quelle vitesse il nous faut avancer pour assurer le développement de cette partie du pays. Nous pouvons nous laisser guider par les circonstances et pousser les travaux même un peu plus vite que le mouvement réel de la colonisation, si cela est nécessaire ; mais pas trop, cependant, pour que nous nous trouvions à dépenser notre argent avant le temps où il pourrait nous donner du rapport. En faisant ce que j'ai suggéré, c'est-à-dire en terminant le chemin jusqu'à Selkirk, en payant la subvention du Canada Central, et construisant le chemin de fer à travers la prairie, nous aurons, dans mon opinion, épuisé jusqu'au dernier sou les ressources du pays, taxé, comme il l'est déjà, dans les limites du possible. Cependant, le sort en est jeté, il faut nous résigner. Que nous ayons peu ou beaucoup d'espoir, nous devons tous nous entendre pour faire un essai loyal de la grande tâche que nous nous sommes imposée au prix de tant de risques, de coloniser aussi rapidement que possible et par les moyens que j'ai indiqués, ce grand territoire du Nord-Ouest. Dans l'état de dette où se trouve le pays, il nous faudra conduire cette entreprise avec la plus grande prudence et la plus stricte économie, et mettre de côté toute autre dépense qu'il sera possible d'éviter pour le moment.

Suivant les premiers chiffres de l'ingénieur du gouvernement et l'opinion du député de Lambton, les intérêts que nous aurons à payer, lorsque la voie ferrée sera terminée jusqu'à Edmonton, seront d'environ deux millions par an. Tout ce que

nous pourrions tirer des terres de cette région pendant les quelques années où nous serons occupés à construire le chemin, suffira à peine, je crois, pour nous aider à payer ces intérêts.

Je vais maintenant exposer mes opinions sur cette question des terres publiques; mais à quelque décision que nous en arrivions sur ce sujet, je maintiens que ce serait un acte déraisonnable, insensé que de vouloir entreprendre, pour le moment, plus qu'il n'est nécessaire, plus qu'il n'est essentiel, plus que l'objet même dont le succès de tout ce projet doit dépendre.

Avant de reprendre mon siège, je désire examiner la véritable condition financière du pays, et le véritable taux des impôts comparativement à ce qu'il était en 1871; je veux aussi examiner jusqu'à quel point, indépendamment de la vente des terres, il nous est possible de supporter le fardeau que les travaux projetés vont nous imposer.

Pour cela, il faut que je commence par discuter la question qui se rapporte aux terres, attendu que l'on a soutenu, l'autre jour, que la vente de ces terres allait nous libérer presque immédiatement de l'obligation des intérêts, et pratiquement de l'obligation principale.

Je conviens que si les calculs de l'honorable premier et de l'honorable ministre des chemins de fer au sujet de ce que ces terres doivent nous rapporter et des frais de construction reposent sur une donnée raisonnable, ils font disparaître toute difficulté sérieuse, et nous pouvons convenablement et sans crainte entreprendre la construction des tronçons du centre et de l'ouest et même le tronçon est du chemin du Pacifique.

J'avoue également que si ces conjectures raisonnées où la prudence a dû, au moindre doute, faire prendre le plus petit chiffre au lieu du plus grand; si ces calculs serrés et corrects peuvent être sûrement regardés comme les produits de l'immigration et de la construction du chemin de fer; si des gens d'affaires agissant pour eux-mêmes ou pour ceux qui leur ont confié leurs intérêts, doivent voir dans ces chiffres une certitude suffisante pour les engager à accepter pour eux-mêmes ou pour leurs mandants des responsabilités énormes—alors nous sommes nous-mêmes justifiables de nous fonder sur ces calculs pour encourir les obligations

qu'on nous propose. Voyons, maintenant, comment sont faits ces calculs. On y prend pour acquis que l'immigration va commencer par 25,000 âmes et augmentera, tous les ans, de 5,000 sur l'année précédente: ce qui, dans le cours de onze années, donnera 550,000 émigrés. Sur ce nombre 68,500 doivent devenir propriétaires et acheteurs par préemption au taux moyen de \$3 par acre pour les terres réservées par préemption; 31,200 doivent acheter et occuper des terres cédées pour les chemins de fer à un prix moyen de \$3 l'acre, ce qui fait 102,700 propriétaires colonisant 32,640,000 acres pendant les onze années.

Le gouvernement ne compte pas seulement sur ce nombre d'émigrants, il ne compte pas seulement sur ce nombre d'acheteurs, sur ces prix et sur cette quantité d'acres; mais, plein d'une superbe indifférence pour tous les conseils de la prudence et de l'expérience, il compte encore que ces colons payeront leurs versements élevés au jour dit.

Il s'attend à une recette de \$38,593,000 sur la vente de ses terres, dans les onze années, plus, à une bonne créance de \$32,750,000, portant intérêt: ce qui donne plus de \$71,300,000 pour les terres, et un droit à l'intérêt de 6 pour cent sur la somme due. Il estime que les frais d'arpentage et d'administration, pour cette grande entreprise, s'élèveront à \$2,400,000.

Or, je prétends que le produit de ces diverses supputations est d'une extravagance absurde. J'espère que cette année, et peut-être l'année prochaine, une grande émigration se portera vers le Nord-Ouest; mais je ne voudrais pas être obligé d'accepter l'estimation pour les dix années en prenant ces deux années, ou une année pour base.

Je voudrais faire remarquer à la Chambre et au pays qu'il ne s'agit pas ici d'une estimation pour une ou deux années, mais pour dix ans; qu'il n'est pas question de \$10,000,000, mais de \$60,000,000. Je ne veux donc pas être lié, dans mon raisonnement, par les chiffres des premières années, lesquels résultent de circonstances exceptionnelles. Toutes ces supputations ne sont, naturellement, que des conjectures; mais nous avons néanmoins le droit de consulter l'expérience des Etats-Unis, que l'honorable monsieur a citée comme le point de comparaison qui

nous offre le plus d'analogie avec notre position, et, en tenant compte des circonstances, comme le seul guide que nous puissions suivre.

Je vais donc consulter les Etats et les territoires de l'Ouest qui ont été le théâtre de la colonisation la plus rapide qui se soit vue jusqu'ici. Je regrette profondément que nous soyons obligés de faire cette discussion sans avoir le nouveau recensement qui doit bientôt être fait aux Etats-Unis, parce que je sais que le développement des chemins de fer, pendant ces dernières années, a affecté d'une manière sensible le mouvement de la colonisation ; les chiffres que je vais donner doivent donc être pris avec des réserves sous ce rapport.

Cependant, nous ne devons pas oublier, quels que puissent être les avantages relatifs de notre Nord-Ouest, que ces Etats et ces territoires étaient, à cette époque, les meilleurs entre tous et qu'ils offraient des facilités extraordinaires à la colonisation.

Je prends le groupe des Etats et des territoires de l'Ouest et du Nord-Ouest, comprenant le Michigan, l'Indiana, l'Illinois, le Wisconsin, l'Iowa, le Minnesota, le Kansas, le Nebraska, le Dakota, le Montana, le Wyoming et le Colorado. La superficie totale de ce groupe est de 634,000,000 d'acres.

En 1850, il avait une population totale de 2,740,000 âmes.

Entre 1850 et 1860, l'augmentation a été de 282,000 âmes par année, en sorte que de prime abord, l'accroissement semble déjà assez extraordinaire ; mais voyons de quels éléments cette population se composait.

En 1860, il y avait 2,530,000, ou 44 pour cent d'individus nés dans ces territoires mêmes ; individus nés dans les autres parties des Etats-Unis, 2,015,000, ou 37 pour cent, formant, en tout, une population indigène de 81 pour cent. Les individus nés à l'étranger représentaient un chiffre de 1,050,000, ou 19 pour cent de la population totale.

Ainsi, l'augmentation rapide qui s'est produite pendant ces dix années est due surtout à la croissance de la population même de cette région et à l'immigration venue des autres parties des Etats-Unis, et non pas à l'immigration étrangère. L'augmentation annuelle à venir jusqu'en 1870, a été encore plus prononcée que

pendant la période décennale précédente : elle a fourni une moyenne de 300,000 par année.

En 1870, la population totale était de 8,640,000 âmes, et se composait ainsi : individus nés sur les lieux, 4,390,000, ou plus de 50 pour cent ; nés dans les autres Etats, 2,500,000, ou plus de 29 pour cent, c'est-à-dire, en tout, 79½ pour cent d'individus aborigènes ; les étrangers de naissance comptaient pour 1,750,000, ou 20½ pour cent de la population totale.

Ces chiffres montrent que l'augmentation provenait de trois grandes sources, auxquelles je m'arrêterai un moment, afin d'examiner jusqu'à quel point nous sommes en droit de compter sur des résultats semblables.

Premièrement, il y a eu un accroissement naturel très-rapide, dans les Etats de l'Ouest, ce qui arrive toujours dans les endroits où un sol fertile produit une nourriture abondante, et là où il y a un noyau solide de population déjà établie, l'accroissement naturel devient un facteur très-important. Ensuite il y a eu une grande migration de l'est à l'ouest, une migration de sujets américains, et non d'étrangers. Enfin, il y a eu également une grande immigration étrangère.

Maintenant, quoique ces chiffres tendent à démontrer les propositions que j'ai énoncées plus haut, cependant ils sont sujets à certaines réserves : par exemple, pendant une partie de la dernière décade, les Américains nés au pays, soit de l'est ou de l'ouest étaient enrégimentés par centaines de mille sous les drapeaux de l'Union ; et, par conséquent, il n'y a pas eu dans ce pays à croissance rapide, cette augmentation relative due aux causes naturelles ou aux migrations intérieures, qui se seraient produites dans d'autres circonstances.

La guerre avait enlevé les hommes à la culture du sol, et, en même temps, il entravait au pays une immigration étrangère égale, sinon supérieure, à celle qui avait eu lieu les années précédentes ; or, pendant que cette immigration arrivait, les ressources du pays étaient considérablement diminuées par la lutte mortelle qui répandait par torrents le meilleur sang de la nation.

Il n'est pas douteux, cependant, que l'immigration étrangère ne soit un facteur plus puissant qu'elle ne le paraît dans l'établissement des Etats de l'Ouest.

C'est grâce à l'immigration étrangère dans l'Est que cette partie des Etats-Unis a pu envoyer un si grand nombre de ses habitants dans l'Ouest ; l'immigration étrangère, à part son influence directe, a donc contribué indirectement dans une mesure considérable à la colonisation de ces territoires.

En 1850, la population du reste des Etats-Unis, en dehors du groupe d'Etats et de territoires que j'ai mentionné, était d'au moins 20,000,000. Ce qui prouve que malgré la grande émigration des habitants de l'Est vers l'Ouest, la population de l'Est se maintenait au même chiffre et augmentait même, grâce à l'immigration étrangère et à son accroissement naturel. Le nombre total des immigrants arrivés aux Etats-Unis, de 1851 à 1860 a été de 2,600,000 ; entre 1861 et 1870, de 2,500,000, et entre 1871 et 1880, en prenant pour base les huit premières années et demie, le chiffre a été de 2,700,000.

Je le répète donc, car on ne saurait trop insister sur ce point, trois facteurs ont produit cette augmentation énorme dans la population des Etats de l'Ouest : d'abord un grand accroissement naturel de la population ; en second lieu une grande émigration venant des autres Etats de l'Union ; enfin l'immigration étrangère se portant directement vers l'Ouest, ou déplaçant une certaine partie de la population native de l'Est qui émigrerait alors vers l'Ouest. On dit que le déplacement de la population aborigène a été encore plus rapide, et a joué, par conséquent, un rôle encore plus important pendant la présente période décennale que pendant les précédentes. Comparons notre situation avec celle des Etats de l'Ouest sous ce rapport.

D'abord, nous n'avons pas encore, dans le Nord-Ouest, de centres de population dignes d'être mentionnés. Ce n'est que vers la fin de la période décennale qui fait l'objet de nos calculs, que ce facteur commencera à exercer une influence appréciable. Ensuite, considérons les ressources qu'offre pour les émigrations intérieures la population même des Etats-Unis, cette population constamment croissante qui, de 20,000,000, s'est élevée à je ne sais combien de millions, et de laquelle les Etats de l'Ouest, ainsi que je l'ai montré, ont tiré leur plus important renfort.

Quelle est notre position sous ce rap-

port ? Nous sommes quatre millions contre trente ou quarante millions. Nous reformons qu'un dixième de la population des Etats-Unis ; nous ne reformons qu'un nombre relativement insignifiant, et sur ce nombre, nous savons—c'est un fait déplorable, mais qui existe et qu'il est inutile d'essayer à cacher—nous savons qu'il en part beaucoup pour les Etats-Unis ; nous savons que sur nos 4,000,000, même dans les meilleures années, des centaines de mille nous quittent. Je crois que l'honorable député de Cardwell (monsieur White) a estimé à plus d'un demi-million le nombre de nos compatriotes qui ont émigré pendant les dix dernières années ; c'était, cependant, une époque de prospérité générale, il n'y avait pas de dépression, chaque Canadien avait un chez soi et du travail ; néanmoins, quelque chose attirait la population vers les établissements des Etats de l'Ouest : d'abord, la plus grande partie s'y rendait pour trouver un climat moins rigoureux ; ensuite, un nombre considérable se dirigeait vers les villes manufacturières de l'Est, ce qui permettait aux citoyens de ces Etats de gagner vers l'Ouest. Or, de nos quatre millions, il ne peut pas se détacher un très grand nombre d'émigrants, sans amener les résultats les plus sérieux pour les plus anciennes provinces ; et de ce grand nombre, une bonne partie continuera d'affluer vers les centres manufacturiers des Etats-Unis, attendu qu'il en est qui préfèrent ces endroits aux districts ruraux et éloignés ; d'autres s'en iront aux Etats de l'Ouest, malgré les avantages que nous leur offrons dans notre Nord-Ouest. Nous devons espérer, et pour ma part, j'espère aussi sincèrement qu'il est possible, que les habitants des anciennes provinces qui sont décidés à émigrer, transporteront simplement leur résidence dans une autre partie du Canada. J'espère que l'émigration du Canada aux Etats-Unis sera sérieusement discontinuée et remplacée par l'émigration au Nord-Ouest. J'espère qu'un grand nombre de ceux qui sont poussés par le désir des aventures et un besoin de changement, iront vers le Nord-Ouest. Mais mes espérances ne changeront pas les faits existants ; et quels que puissent être nos espérances et nos desirs, la sagesse la plus ordinaire, la simple prudence exigent qu'avant d'encourir des obligations qu'il nous faudra remplir à tout événement, nous

nous rendions soigneusement compte des risques et nous pesions les responsabilités.

Nous ne pouvons pas nous dissimuler le fait qu'une grande partie de notre excédant de population continuera d'émigrer vers les centres manufacturiers des Etats de l'Est ; et que plusieurs de nos cultivateurs feront ce qu'ils ont déjà fait et font encore, c'est-à-dire choisiront de préférence le Dakota et d'autres territoires de l'Ouest. Mais supposons que je me trompe ; supposons que, prise tout à coup d'un élan de patriotisme, modifiant les désirs et les tendances qu'elle a manifestés jusqu'à présent, notre population émigrante se décide à rester tout entière dans les limites du Canada, et à se rendre dans notre Nord-Ouest plutôt que dans les Etats de l'Ouest ; ou bien, supposons que vous éleviez une muraille réelle, aussi haute et aussi infranchissable que celle de votre tarif, pour retenir cette population sur notre territoire, de même que vous voulez en exclure les articles de fabrique étrangère ; que vous éleviez une muraille comme celle de la Chine, non pas pour arrêter les envahisseurs, mais pour empêcher notre propre peuple de franchir les frontières et pour le rejeter vers le Nord-Ouest—qu'en résulterait-il ? Certainement, cela vaudrait mieux que de voir partir la population pour les Etats-Unis, attendu que ce départ implique une perte réelle du contingent qu'une telle population fournit au Trésor public ; mais cela ne nous avancerait pas plus sous le rapport des moyens à obtenir pour nous mettre plus tôt en état de faire face aux grandes obligations que nous nous imposons. Il n'est pas plus avantageux pour nous que cette population s'en aille au Nord-Ouest plutôt que de rester dans les vieilles provinces. Elle ne fera qu'occuper une partie du Canada plutôt que l'autre, et payer des impôts dans l'Ouest au lieu de les payer dans Est.

Du reste, si nous considérons la chose au point de vue des premières années, je n'admets même pas que ce soit un simple déplacement de l'élément contributaire ; car je suis persuadé que, d'ici à plusieurs années, le colon du Nord-Ouest ne fournira pas un contingent élevé au revenu clair du trésor.

C'est un nouveau colon ; il paye, suivant l'honorable monsieur, une moyenne de \$3 par acre pour sa terre. Au bout

de la troisième année, il paye un dixième du prix et les intérêts. Il lui faut bâtir sa maison et sa grange, enclôre sa propriété, acheter des instruments aratoires et des animaux, pourvoir à l'entretien de sa famille ; bref, pour me servir d'une expression pittoresque de ce pays, il lui faut "gratter dur" pendant les premières années.

Il est vrai que la prairie offre, sous certains rapports, de grands avantages. Si vous pouvez disposer d'une certaine somme d'argent, il vous sera possible d'enclôre, de semer, et, par conséquent, de récolter beaucoup plus tôt. Mais, d'un autre côté, la rareté du bois et autres matériaux nécessaires à la construction de la maison, de la grange et des clôtures, rend ces opérations coûteuses, et je ne doute pas que ce ne soit à cela que l'honorable député de Lambton (M. Mackenzie) a voulu faire allusion lorsqu'il a parlé des premiers obstacles qu'aurait à combattre le colon des prairies, comparativement à ceux que rencontre le colon dans les terres boisées.

Je sais qu'on m'accusera de manquer de patriotisme, parce que je dis quelques simples vérités ; mais ceux qui portent ces accusations peuvent continuer. On ne fait pas preuve de patriotisme en ne respectant pas la vérité ; et je crois qu'on ne respecte pas la vérité en présentant un tableau flatté de son pays aux émigrants ou à d'autres personnes. Nous ne devrions pas embellir la situation, mais dire les choses simplement et réellement telles qu'elles sont. Quelles que soient la fine diplomatique et les réticences que nous croyons pouvoir employer en d'autres circonstances, il est impossible, lorsqu'il s'agit de prendre de tels engagements pour le pays à la demande du gouvernement, de ne pas donner les raisons qui nous font croire que cette demande n'est pas fondée sur des données satisfaisantes ; et il nous faut mettre au jour les faits que l'ardeur de leur zèle patriotique pourrait leur faire tenir cachés, et peut-être refuser d'admettre.

Le colon qui obtient un octroi gratuit de terre ne fera pas, tout d'abord, une forte consommation d'articles imposables. Il vivra aussi économiquement que possible, fera la contrebande autant qu'il pourra, et fera même beaucoup de contrebande, sous le tarif actuel. Peu à peu, grâce à ce même tarif, il fera de la fabri-

cation à domicile. Car je présume que le Nord-Ouest ne doit pas être privé des influences bienfaisantes de la politique nationale, et que ses habitants n'en seront pas réduits à être nos bûcherons et nos porteurs d'eau.

J'espère qu'ils ne resteront pas condamnés à une vie misérable par sa monotonie, et privés de cette agréable diversité d'occupations qui constitue un des arguments les plus forts en faveur de la politique nationale. Sous l'influence surexcitante du tarif aux prix élevés, sous l'influence bienfaisante ou malfaisante de la politique nationale, ils auront leurs fabriques à eux.

Et puisque l'honorable monsieur nous a annoncé que le Nord-Ouest allait nous fournir un marché permanent pour nos fabriques de l'Est, il convient de rechercher par quels moyens cette toison de Hédon restera humectée pendant que tout le reste sera sec.

Il est bien vrai que, pendant les premières années, le colon n'aura pas de manufactures locales, mais ce seront des années dures pour lui. C'est pendant ces années qu'il lui importerait beaucoup, au point de vue de son bien-être, d'avoir non pas seulement des articles fabriqués sur les lieux, mais des articles à bon marché ; de pouvoir acheter les objets nécessaires à la vie aux prix les plus avantageux.

Mais, afin de l'encourager à votre manière, vous lui dites : Nous avons établi un tarif en guise de muraille, et grâce à ce tarif, il vous faudra acheter dans l'ancien Canada, et aux prix que nous fixerons, ce dont vous aurez besoin dans le Nord-Ouest.

L'augmentation de la dépense causée par l'élevation du prix des marchandises diminuera les moyens déjà restreints du colon, et le soumettra, de fait, à un taux de taxation assez élevé pour gêner son bien-être et entraver son avancement. L'honorable monsieur parle des grandes recettes qui vont entrer dans le trésor fédéral après que les dépenses du gouvernement local auront été payées. Or, à des hommes qui s'en vont établir des terres que vous allez leur vendre, parler des gros impôts que vous comptez leur soutirer, c'est un nouveau moyen de les induire à aller prendre ces terres. Avons-nous jamais, comme on veut bien le dire, j-té autant que cela d'eau froide sur l'établissement du Nord-Ouest ? Je soutiens

donc que, durant les premières années, la contribution, sous forme d'impôts, des colons qui émigreront de l'est à l'ouest, sera bien loin du chiffre que donne l'honorable monsieur, et que, en réalité, nous ne pouvons nous attendre à un revenu net appréciable, provenant de cette source, durant les premières années.

La première année ou même pendant un peu plus longtemps, il n'y aura guère besoin d'un gouvernement municipal ou local, et dans cet état de désorganisation, vous pourrez naturellement puiser un faible revenu ; mais lorsque l'administration locale aura été établie, ses dépenses absorberont les revenus et au-delà. Vous ne devez pas oublier, non plus, que ce pays nous coûte déjà plus d'un million par année.

SIR SAMUEL L. TILLEY : La Colombie britannique et Manitoba apportent un fort contingent au Trésor fédéral.

M. BLAKE : Je me propose, avant de reprendre mon siège, de montrer à quel résultat précis on arrive avec ces provinces. J'ai déjà établi que l'habitant des vieilles provinces qui s'en va au Nord-Ouest n'augmente pas, pendant les premières années, mais diminue plutôt la source d'où le pays tire ses impôts. Mais à part cette diminution pratique dans le rendement des taxes, il y a une autre réduction qui résulte de ce déplacement de la population. Tout le monde reconnaîtra qu'il y a eu une sérieuse dépréciation dans la valeur des biens-fonds, au Canada.

M. BUNSTER : Excepté dans la Colombie britannique.

M. BLAKE : Eh ! bien, si tel est le cas, on ne saurait apporter de meilleure preuve du caractère monstrueux du marché qui nous est proposé, marché en vertu duquel toute la Confédération, déjà surchargée, doit être taxée au profit d'une province qui renferme une population blanche de 12,000 âmes seulement, au profit de la seule province dans laquelle les biens-fonds sont en hausse. Je compte donc que cette province si prospère n'exigera pas que des provinces moins riches se saignent davantage pour dépenser trente ou quarante millions en faveur de leur petite sœur fortunée, mais qu'elle attendra encore quelques années la construction de son chemin de fer.

Je disais donc qu'il y a une dépréciation

sérieuse dans la valeur des biens-fonds. Cela est vrai par rapport à Ontario, quel que soit le cas de la Colombie britannique ; cela est vrai pour le Nouveau-Brunswick et, je le crois, aussi pour les autres provinces. La raison principale est que la demande n'est pas aussi grande qu'autrefois. Alors, nos cultivateurs, jeunes et vieux, l'augmentation naturelle de la population, créaient une demande qui amenait une hausse dans les prix ; aujourd'hui, une grande partie de cette population se dirige vers l'Ouest. Le nombre des terres est relativement plus considérable que la demande, et c'est là une des principales raisons qui causent une dépréciation dans la valeur de nos biens-fonds.

C'est ainsi que j'attribue à l'émigration le fait que la propriété foncière, dans l'Est, n'a plus autant de valeur et ne s'améliorera probablement pas sous ce rapport ; que nous serons nous-mêmes dans un état moins prospère si la population continue d'émigrer vers l'Ouest ; et que durant les premières années l'émigration dans cette direction, non-seulement ne nous aidera point, mais affaiblira, pour un certain temps du moins, la source qui produit nos impôts.

Lorsque les colons commenceront à prospérer, lorsqu'ils solderont les \$71,000,000 qu'ils sont censés devoir verser dans le trésor, lorsque le Nord-Ouest produira en grandes quantités, alors, la face des choses changera probablement, et les ressources générales du Canada augmenteront par le surcroît de prospérité existant dans les nouveaux établissements. Mais on ne peut compter sur ce résultat que dans un avenir éloigné, et il ne peut en aucune manière, détruire ma prétention que, pour le moment les sources du revenu vont être plutôt diminuées qu'augmentées par ces migrations intérieures.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Je sais que mon honorable ami en a pour longtemps encore. Il est sur pieds depuis plusieurs heures, et il se fait tard. Je suggère donc que la Chambre s'ajourne et permette à mon honorable ami de continuer son discours demain.

SIR JOHN A. MACDONALD : Si mon honorable ami (monsieur Blake) désire l'ajournement, j'y consens très volontiers.

M. BLAKE.

M. BLAKE : En conséquence, je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée et le débat ajourné.

La Chambre s'ajourne à
minuit
dix minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 16 avril 1880.

M. l'Orateur prend le fauteuil à heures.

PRIÈRE.

RÉCEPTION DES RAPPORTS SUR BILLS PRIVÉS.

PROLONGEMENT DE DÉLAI.

RÉSOLU que le temps fixé pour recevoir les rapports sur les bills privés soit prolongé de deux semaines à partir du 16 du présent mois, conformément à la demande qui en est faite par le comité des chemins de fer, canaux et télégraphes.—(M. Langevin.)

SUBSIDES—CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

REPRISE DU DÉBAT.

La Chambre reprend le débat de la motion de sir Samuel L. Tilley : que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil.

M. BLAKE : Lorsque la Chambre a eu l'obligeance de me permettre d'ajourner la discussion hier soir, j'avais fait remarquer, à l'égard des migrations intérieures aux États-Unis, qu'il ne nous est impossible d'attendre de nos ressources locales un contingent de population même approximatif pour notre Nord-Ouest ; que, de fait, l'augmentation, chez eux, ne peut aucunement nous servir de base pour évaluer l'accroissement que nous pouvons attendre de la même source, mais peut servir seulement à nous démontrer que cet accroissement sera infiniment plus petit et qu'il ne saurait être l'objet des mêmes calculs. J'étais aussi sur le point d'établir une comparaison entre les deux pays, au point de vue de l'émigration étrangère. J'avoue que les événements récents sont de nature à nous faire concevoir l'espérance d'une grande immigration de cultivateurs anglais dans ce pays ; et je vois là un des éléments les plus propres à nous faire envisager l'avenir avec confiance.

Je crois que les événements qui se sont produits et qui se produisent encore ne peuvent pas manquer de nous être avantageux dans une grande mesure.

On ne peut pas douter que les conditions de l'agriculture, en Angleterre, n'aient considérablement changé, grâce à la grande quantité de comestibles, tant en viandes qu'en céréales, apportée de l'étranger. Par suite de la réduction dans le prix des provisions de bouche, il est devenu impossible pour les cultivateurs anglais de payer les loyers élevés qu'ils avaient coutume de payer. Il en résulte une espèce de lutte entre le propriétaire et son fermier ; et il n'est pas à présumer que le propriétaire se soumette sans résistance ou sans y être réduit par la nécessité à une grande réduction ou à une réduction qu'il ne croira pas raisonnable dans le prix de l'affermage. Or, pendant que durera cette lutte sérieuse, sinon hostile, on doit s'attendre à ce que beaucoup de fermiers anglais émigrent dans notre pays. Malgré cela, toutefois, je soutiens qu'il est impossible de comparer la situation des deux pays, le Canada et les Etats-Unis, au point de vue général de l'immigration étrangère, sans en arriver à la conclusion que notre avenir ne peut pas être jugé sur les données qu'offre la leur. Ce qui s'est produit dans leurs Etats de l'Ouest ne peut pas raisonnablement nous autoriser à compter sur un résultat semblable dans notre Nord-Ouest, en tant que l'immigration étrangère doit être considérée comme cause efficiente de ce résultat. J'ai déjà dit que l'émigration étrangère aux Etats-Unis, pour la période décennale de 1851 à 1860, a été de 2,600,000; pour la période de 1861 à 1870, elle a été de 2,500,000, et pour celle de 1871 à 1880, on suppose qu'elle sera de 2,700,000.

Ces chiffres suffisent pour nous démontrer que nous ne pouvons pas espérer que notre Nord-Ouest puisse jamais atteindre la rapidité avec laquelle les terres des Etats de l'Ouest ont été colonisées par les effets directs ou indirects de l'immigration étrangère.

Je ne saurais admettre, non plus, que l'étendue des terres offertes à la colonisation aux Etats-Unis, bien que considérablement diminuée, soit réduite au point de forcer le courant de l'immigration à se diriger vers notre Nord-Ouest. Il y a encore là de grandes étendues de terres propres à la colonisation, et ceux qui pré-

fèrent les Etats-Unis y trouveront, pendant bien des années encore, l'occasion de satisfaire leur prédilection.

Sous ce rapport, les Etats-Unis sont maîtres de la situation jusqu'à un certain point. L'immigration aux Etats-Unis, d'après ce que je puis voir, s'est composée en grande partie, pendant ces dernières années, d'individus appartenant aux races teutones. Les Allemands ont joué un rôle très important dans la colonisation des Etats-Unis. Ils y sont en grand nombre et y exercent une puissante influence. Les considérations qui ont engagé les sujets allemands et ceux des autres pays de l'Europe qui ne possédaient pas des institutions constitutionnelles complètes et qui avaient résolu de quitter leur terre natale pour se fixer dans un pays étranger, à choisir les Etats-Unis pour y établir leur demeure, empruntaient une force nouvelle au fait que la république américaine servait déjà d'asile à des millions d'Allemands et de descendants d'Allemands. Il est donc naturel de s'attendre à ce que, d'ici à plusieurs années au moins, la grande masse de l'émigration teutone se porte, comme elle l'a fait jusqu'à présent, vers les Etats-Unis.

Un autre élément important de l'émigration aux Etats-Unis provient du pays dont je tire mon origine ; et nous savons que les circonstances dans lesquelles se trouve ce pays ont été, malheureusement pour nous et pour l'empire britannique, de nature à faire naître chez une grande et importante partie du peuple irlandais une préférence marquée pour la république américaine.

Dans le cas actuel, les fautes des pères sont retombées sur la tête des enfants. Les maux et les injustices auxquels a été soumise autrefois la majorité de la population irlandaise, ou, du moins le souvenir de ces maux et de ces injustices, la mémoire d'actes que personne ne voudrait aujourd'hui défendre ou même excuser : tout cela est resté dans le cœur des occupants actuels du sol et les empêche de voir, ou du moins de voir sous un jour favorable la conduite plus libérale et l'esprit plus équitable qui a caractérisé la politique de la Grande-Bretagne, de nos jours, sous ce rapport.

Voilà ce qui a motivé la grande émigration de l'Irlande vers les Etats-Unis ; et nous savons quels sont encore aujourd'hui

d'hui les sentiments du peuple irlandais sur ce point.

Cependant, les événements de ces derniers jours me font espérer de grandes choses pour l'Irlande et pour l'Empire. J'ai l'espoir et la confiance que l'avènement du parti libéral au pouvoir, supporté par une forte majorité de libéraux et de radicaux convaincus, va amener de nouvelles mesures pour soulager l'Irlande et lui donner justice, et que ces mesures contribueront davantage à apaiser ses anciens sentiments d'hostilité et de désaffection et à faire de la Grande-Bretagne, sous ce rapport, un véritable Royaume-Uni.

J'ai l'espérance de voir, entre autres choses, une loi modérée de *Home Rule* pour l'Irlande, et de constater, comme résultat de l'application de cette mesure, la création et le maintien d'une union véritable entre l'Irlande le reste du royaume soi-disant uni.

Cependant, au point où en sont actuellement les choses, et eu égard à la position financière de la majorité des paysans irlandais, il n'est pas un homme éclairé qui puisse espérer que, dans un avenir prochain, durant les quelques années qui vont suivre, il se produira un changement sérieux dans le courant de l'émigration irlandaise.

Pour ce qui regarde les Irlandais catholiques romains, nous pouvons nous attendre à ce que le flot de l'émigration continue pendant quelque temps encore à se diriger vers les Etats-Unis. J'espère, cependant, que la proportion diminuera. Je serais extrêmement heureux de voir les Irlandais reconnaître les avantages que nous leur offrons et venir s'établir sur notre territoire ; je suis d'avis, néanmoins, que d'ici à quelque temps, nous ne pouvons pas compter sur un changement décisif.

Les chiffres que j'ai donnés indiquent suffisamment la direction du courant de l'émigration ; et à part l'imperfection des renseignements que peuvent se procurer les émigrants des autres pays de l'Europe ; à part les circonstances de sol et de climat, et la certitude qu'ils ont d'occuper une position importante sous un gouvernement républicain—la seule pensée que, citoyens de la grande République, ils auront une part plus considérable et plus active dans le gouvernement de leur pays, a suffi pour décider un bon nombre de

ces émigrants du continent européen à choisir les Etats-Unis comme le champ sur lequel leur vigueur et leurs talents prouvaient se déplorer davantage, et où les droits de citoyen pouvaient avoir un plus libre exercice.

Parmi les avantages matériels incontestables qu'offrent les Etats-Unis à l'esprit de ces émigrants, se trouve le suivant : En quatorze ans, la dette nationale de ce pays a été réduite de \$603,000,000, c'est-à-dire de 30 pour cent de ce quelle est actuellement ; et cette importante réduction a été effectuée au milieu des plus grandes difficultés, des plus sérieux obstacles, et malgré la dépression qui s'est fait sentir pendant une assez longue période, mais qui, maintenant, semble devoir être suivie par une époque de nouvelle prospérité, et peut-être de hausse exagérée.

J'aurai occasion de parler un peu plus tard du contraste que présente la condition des Etats-Unis avec celle des pays que quittent les émigrants ; qu'il me suffise de dire, pour le moment, que ce contraste est tout à fait de nature à engager ces émigrants à se porter vers la grande république.

Bien qu'on ne puisse pas encore se procurer les statistiques de la présente période décennale pour les Etats-Unis, je suis néanmoins en mesure de citer quelques chiffres indiquant les progrès faits dernièrement dans deux Etats auxquels l'honorable député de Cardwell a fait allusion, il y a quelques jours : le Kansas et le Nébraska.

On était dans le vrai en nous disant que le Kansas a augmenté du chiffre de 360,000 en 1870, à celui de 850,000 en 1879, ce qui accuse en neuf ans une augmentation de 490,000 âmes. J'ai déjà indiqué les éléments qui concourent à accroître la population dans les Etats de l'Ouest, et les sources locales et étrangères d'où ces Etats tirent cette augmentation. Ces considérations seules prouvent que les résultats obtenus dans le Kansas ne peuvent pas nous autoriser à croire que notre Nord-Ouest aura une population de 550,000 âmes dans dix ans, comme on l'a prétendu, puisque la situation des deux pays n'est comparable sur aucun point.

Mais, en dehors du fait que le Kansas avait, en 1870, comme point de départ, un noyau de population de 360,000 âmes, dont l'accroissement naturel est entré pour beaucoup dans le chiffre additionnel de

490,000, il ne faut pas oublier que cet Etat possédait, à cette époque, plus de 1,500 milles de chemin de fer en exploitation, et que, durant les dix années suivantes, ce parcours a été porté à 2,300 milles.

Il n'y a pas de doute que cet Etat a offert l'exemple du progrès le plus remarquable que l'Histoire du monde ait jamais enregistré. En 1866, le Kansas occupait, dans l'Union, le vingt-quatrième rang, pour la production du blé-d'Inde ; en 1878, il était monté au quatrième rang. En 1866, il avait également la vingt-quatrième place comme producteur de blé ; tandis que, en 1878, il était parvenu presque au premier rang, ayant donné, cette année-là, un rendement de 32,000,000 de boisseaux.

Or, avec tous ces avantages, malgré toutes ces preuves d'un progrès sans précédents, malgré les grandes sources, tant de l'intérieur que de l'étranger, où j'ai montré tout à l'heure qu'il recrutait sa population, nous voyons que cette population, en neuf ans, ne s'est augmentée que de 490,000 âmes ; et, cependant, on vient nous dire que le Nord-Ouest, sans posséder aucun des avantages du Kansas, verra, dans l'espace de onze années, sa population s'accroître de 550,000 âmes !

Voyons maintenant pour le Nebraska. Il y a eu aussi dans cet Etat, comme nous l'a dit l'honorable membre, un progrès très-rapide. En 1870, la population était de 122,000 âmes en 1879, elle en comptait 386,000. L'augmentation, dans les 9 années, a été de 244,000. Il y avait là également un noyau important de population, dont l'accroissement naturel a été pour beaucoup dans l'augmentation générale. Il s'y est aussi produit une grande immigration, tant des autres Etats que de l'étranger.

Il existait aussi, pendant toute cette époque, des communications faciles par les voies ferrées. En 1870, il y avait 705 milles de chemin de fer en opération ; en 1878, il y en avait 1,320 milles. Cependant, avec tous ces avantages, il n'y a eu, dans les neuf années, qu'une augmentation de 244,000 âmes ; et cette augmentation même était due aux circonstances que j'ai déjà mentionnées et qui font que les Etats-Unis possèdent, au point de vue de la colonisation, beaucoup plus de ressources que nous n'en pouvons espérer. Telles sont les statistiques des deux Etats que les honorables messieurs ont choisis, et avec raison, je crois, comme présentant

l'exemple le plus capable de motiver leurs espérances.

Mais je ne crois pas que les statistiques justifient ces espérances. Je ne crois pas que la seule expérience que nous puissions signaler, eu égard aux différences qui existent entre les deux pays, nous autorise, quelque ardent que soit notre espoir, nous autorise, à titre d'homme d'affaires, faisant une opération financière et calculant les recettes en argent que pourront nous rapporter les terres du Nord-Ouest d'ici à quelques années, à conclure qu'il se portera vers ces endroits, d'ici à onze ans, une population de 550,000 immigrants, et à encourir, sur la foi de cet espoir, les énormes obligations auxquelles il nous faudra faire face par d'autres moyens si le produit de nos terres n'y pourvoit pas.

Il est possible que cet espoir se réalise, je le désire même sincèrement ; parce que l'expérience d'aucun autre pays ne peut prouver, en tenant compte des différences, que le même résultat se produira chez nous.

Cette assertion, suivant moi, n'est donc qu'une simple conjecture, très-improbable, et qu'aucun événement analogue n'a encore justifiée. En voilà assez pour la première assertion de l'honorable monsieur. Je n'en reconnais pas la vérité ; je crois qu'il est impossible de la prouver sous aucun rapport et que, au contraire, toute l'expérience du passé en atteste l'inexactitude.

Du reste, il me suffit de dire qu'elle n'est pas prouvée, pour nous engager à ne compter qu'avec la plus grande réserve sur son exactitude.

En second lieu, à propos du nombre probable d'acres de terres qui sera vendu ou cédé sur droit de préemption, l'honorable monsieur dit que le gouvernement compte vendre aux acheteurs de terres réservées pour les chemins de fer, une quantité de 10,820,000 acres, et une quantité égale à ceux qui retiennent des droits de préemption, c'est-à-dire 21,640,000 acres, en tout.

Il s'attend à faire des octrois gratuits au chiffre de 10,830,000 acres, en résumé à disposer de 32,640,000 acres de terre. Or, les ventes de terres, aux Etats-Unis, ont été, de 1860 à 1869, de 11,770,000 acres ; et les nôtres vont doubler cette quantité.

De 1868 à 1879 les Etats-Unis ont

donné gratuitement et à la condition d'y faire des plantations, 47,140,000 acres de terre ; et ici, dans l'espace de onze ans, nous allons vendre 21,760,000 acres et en octroyer gratuitement 10,830,000 de plus.

J'admets qu'il y a d'autres circonstances dont nous devons tenir compte dans cette comparaison, notamment que ces compagnies de chemins de fer des États-Unis ont, pendant la même période, disposé d'une quantité de terres, et que, par conséquent, en nous servant de ces chiffres, nous devons faire des restrictions ; néanmoins, nous avons là une certaine base pour faire notre calcul. Je ne possède pas de chiffres exacts quant aux terres vendues par les compagnies de chemins de fer. Je ne prétends pas avoir mission de renseigner la Chambre sur ce point ; mais il est bien connu que les lisières de terres réservées le long des chemins de fer aux États-Unis, sont généralement plus étroites qu'ici, que le gouvernement lui-même possède de ces terres par divisions alternes, de chaque côté, et que la plus grande partie de ce que nous appelons ici réserves de chemins de fer n'aurait pas du tout droit à cette appellation sous le système américain. Et cependant, nous voulons vendre deux fois autant d'acres de terre que les États-Unis en dix ans ! Puisse cet espoir de réaliser ! Mais nous est-il permis de risquer l'avenir du pays sur la foi de semblables espérances ? C'est là la question.

Il y a, cependant, un autre point encore plus important à relever, sur ce sujet. Je vais donner le nombre d'acres pris pour des fins de culture, dans les douze grands États et territoires que j'ai mentionnés, à trois époques différentes et en rapport avec la population.

En 1850, la population de cette région était de 2,740,000, et le nombre d'acres pris pour la culture n'était que de 35,000,000, ou 12 acres et demi par tête. Le nombre d'acres de terres améliorées n'était que de 12,900,000, c'est-à-dire moins de cinq acres par tête de la population. En 1860, la population était de 5,610,000. Le nombre d'acres pris pour la culture était de 67,450,000, ou douze acres par tête ; terres améliorées, six acres et un tiers par tête. En 1870, la statistique était comme suit : population, 8,665,000 ; terres prises pour la culture, 95,190,000 acres ; ou moins de dix acres par tête ;

terres améliorées, moins de six acres et demi par tête.

Vous voyez donc que dans ces États qui sont donnés comme les exemples sur lesquels nous devons juger de notre progrès à venir, il n'y a eu, durant la période la plus progressive, que douze acres et demi de terre pris pour la culture, et cinq ou six acres de terre améliorée, par chaque chef de famille. Comparons ces chiffres avec ceux que l'honorable monsieur nous a donnés. Accordons lui les 550,000 émigrants sur lesquels il compte ; il prétend qu'ils prendront 32,640,000 acres de terre, ou plus de 59 acres par chef de famille.

L'honorable monsieur peut dire : " Ceci tient à ma libéralité, j'offre beaucoup plus de terre que ne le font les États-Unis, et il est naturel que chaque individu en prenne plus." Il y a sans doute du vrai dans cela, mais combien, je ne saurais le dire. Je soutiens cependant et je crois qu'il est impossible que nous agissions sérieusement sur la présomption que, dans notre Nord-Ouest, on prendra à peu près cinq fois autant d'acres, par tête, qu'il n'en a été pris dans les États que j'ai mentionnés à l'époque la plus favorable de leur développement. Il est établi, suivant moi, que les calculs de l'honorable monsieur sont tout à fait erronés.

Cela prouve qu'il a exagéré, soit le nombre des colons par rapport à la population, ou bien la quantité de terre que chaque colon prendra. Il faut l'une de ces deux alternatives pour expliquer la différence des chiffres. On ne peut pas raisonnablement présumer que nous placerons cinquante-neuf acres et un quart par tête, tandis que les États-Unis n'en placent que douze acres et demi.

Peut-on prétendre que la probabilité de ce calcul est prouvée par l'expérience d'une manière assez satisfaisante pour nous justifier de nous engager irrevocablement sur les chances de sa réalisation ?

Ces chiffres portent aussi sur une autre question, celle du revenu à laquelle j'ai fait allusion. On voit que l'étendue de terre mise en culture est bien petite en comparaison du nombre d'acres achetés ; dans les premières années elle n'est pas beaucoup plus d'un tiers, c'est-à-dire quatre acres et trois quarts par tête.

J'avouerai volontiers que nos terres, consistant surtout en prairies, doivent nous permettre de compter qu'elles

seront mises en culture sur une plus grande étendue, et plus rapidement que dans les Etats de l'Ouest : aussi je tiens compte de cette circonstance ; mais tout en tenant le compte le plus libéral possible, pouvons-nous espérer, en face du progrès démontré par ces statistiques, que nous tirerons des colons, pendant les premières années, une somme considérable sous forme de paiement sur le prix d'achat, de taxes et de revenu fiscal ? Ces statistiques sur l'étendue de terre mise en état de culture, même en y ajoutant tout ce que la différence de la situation peut comporter, démontrent que le rendement pendant les premières années ne peut pas être considérable, d'autant plus que ce que les colons payeront ne pourra être que l'excédant de ce qu'il leur aura fallu dépenser pour construire leurs maisons et leurs granges, faire leurs clôtures, mettre leurs terres en état de culture et pourvoir à l'entretien de leurs familles. J'affirme donc que les chiffres que j'ai cités ne donnent pas raison aux calculs du gouvernement.

Mais quoi que nous puissions penser de ces calculs, au point de vue sous lequel nous les avons examinés jusqu'à présent, il est clair que l'estimation de la somme d'argent comptant que l'on doit toucher sur les ventes de terres, est encore plus extravagante. Le gouvernement espère recevoir, en argent comptant, dans le cours des onze années, \$38,600,000, ce qui, à part l'intérêt, formerait moins de la moitié du prix d'achat ; la balance de \$32,000,000 devant se solder plus tard. En 83 ans, à venir jusqu'à 1879, les Etats-Unis ont retiré, de la vente de leurs terres publiques, \$204,500,000, c'est-à-dire une moyenne de \$2,460,000 par année. Dans les vingt années précédant 1879, ils ont touché la somme de \$30,350,000, ou une moyenne de \$1,500,000 par année, et de 10,500,000 en onze ans. Cependant, notre gouvernement compte encaisser, en onze ans, \$38,500,000. Il est vrai que, dans ce calcul, je n'inclus pas les terres vendues par les compagnies de chemins de fer des Etats-Unis. Mais, même en faisant la part de cette circonstance, en tenant compte de notre prétendue zone de chemin de fer, et en admettant que la moyenne des prix donnés par le gouvernement soit correcte, on verra encore que les chiffres ne nous justifient point de compter sur un semblable résultat.

* Mais il y a plus : les calculs officiels "basés sur la plus haute autorité" sont complètement fallacieux. Les terres réservées pour les chemins de fer sont divisées en cinq zones, et les prix, dans chaque zone, sont respectivement de \$5, \$4, \$3, \$2, \$1, ce qui forme un total de \$15, lequel, divisé par cinq, donne bien, en effet, la moyenne de \$3 l'acre que l'on trouve dans l'estimation du gouvernement. Mais cette méthode, toute simple qu'elle soit, n'offre pas un procédé exact pour arriver à la véritable moyenne des prix, attendu que les différentes zones n'ont pas une largeur uniforme. La première, où les prix sont plus élevés, a une largeur de cinq milles seulement ; la seconde, de quinze ; la troisième et la quatrième, de vingt milles, tandis que la cinquième où les prix sont de \$1 l'acre, a une largeur de cinquante milles. En comptant, comme le fait le gouvernement, que les terres seront prises suivant leur valeur relative et les avantages qu'elles offrent et qu'elles obtiendront les prix élevés auxquels on les estime, suivant leur proximité du chemin de fer, on verra que la véritable moyenne des prix, basée sur les différences de largeur, est de \$2.12½ l'acre au lieu de \$3.

Cette seule erreur diminue le produit de vente de près d'un tiers, c'est-à-dire de plusieurs millions. Mais les calculs de l'honorable monsieur au sujet des préemptions sont encore bien plus singuliers. Suivant le dernier état estimatif, le gouvernement s'attend à recevoir la même moyenne de \$3 par acre pour les terres acquises par préemption, tandis que le prix le plus élevé fixé pour ces terres est de \$2.50, pour les trois premières zones ; dans la quatrième le prix est de \$2, tandis que dans la cinquième, presque aussi grande à elle seule que les quatre autres réunies, le prix est de \$1.

D'où il suit que la véritable moyenne, ici, est de \$1.75, pas beaucoup plus de la moitié de l'estimation faite "d'après la plus haute autorité," laquelle semble mettre cette moyenne à \$2.50 l'acre. Ceci fait voir combien peu la Chambre doit se fier aux estimations du gouvernement. Il résulte de ces deux erreurs qu'au lieu de recevoir \$38,500,000 de la vente ces terres, en onze ans, nous ne recevrons que \$23,350,000, en prenant les données mêmes du gouvernement ; c'est donc une différence, en moins, de \$15,240,000.

Si maintenant on fait les mêmes corrections sur la somme qui restera due au gouvernement à la fin des onze années, on verra qu'au lieu de \$32,750,000, il ne restera que \$21,620,000 de dues ; c'est donc encore une différence de \$11,590,000 qui porte à \$26,830,000 le chiffre total de l'erreur commise dans un état estimatif présenté à la Chambre par le premier ministre, approuvé par le ministre des finances et le ministre des chemins de fer, comme la base de la législation qu'on nous demande.

Dans ces circonstances, je ne suis plus surpris que l'honorable monsieur ait jugé nécessaire de faire une épargne des \$10,000,000 qu'il y a économisés la semaine dernière.

Mais l'exagération du tableau estimatif se prouve encore sous d'autres rapports. Il paraît en effet qu'un acheteur de terres réservées paye son lot \$1,219.70, tandis que celui qui acquiert par droit de préemption, suivant la même échelle de prix, ne payera son demi-lot de 160 acres que \$522.40 au plus, tant pour le capital que pour les intérêts.

Mais, à part ces erreurs de calcul qui réduisent si considérablement la somme sur laquelle nous devons compter pour construire la partie de la voie ferrée du Pacifique qui traversera la Colombie, il y a d'autres points par où le tableau estimatif de l'honorable monsieur pêche considérablement.

La moyenne des prix que nous pourrions obtenir dépendra en grande partie de la vente des terres dans les zones les plus rapprochées, et s'il arrive que quelque obstacle entrave la vente dans ces zones, il est évident que nous ne pourrions pas même obtenir la faible moyenne que j'ai donnée. De plus, non seulement la moyenne des prix, mais les ventes elles-mêmes dépendent de la condition du pays.

Grâce à l'obligeance de mon honorable ami de Lambton, je ne serai pas obligé de discuter en détail ce point important ; il a lui-même compulsé les rapports sur ce sujet, et a pris la tâche de montrer ce qu'est la condition du pays avoisinant le chemin de fer, suivant les renseignements que nous donnent les documents officiels. On verra que la carte produite hier soir par l'honorable monsieur, sur laquelle les endroits stériles sont marqués en brun, n'est pas d'un brun assez

nombre encore, en ce qui regarde le Nord-Ouest.

Elle est loin de représenter toute l'étendue des terres de qualité mauvaise et inférieure que renferme ce pays. L'honorable monsieur estime, a-t-il dit, qu'il y a dans le Nord-Ouest 150,000,000 d'acres de bonne terre ; mais il ne nous a pas dit que toute cette terre fût arable ou susceptible de produire le blé ; et je comprends, d'après les conversations que j'ai eues avec lui, que ce n'est pas là ce qu'il a voulu donner à entendre. On verra, du reste, que l'étendue des terres à blé est bien loin d'atteindre ce chiffre.

En effet monsieur Fleming, dans un document récent, dit que les terres à blé comprennent 80,000,000 d'acres, et les terres à pâturage une étendue égale. Toutes les évaluations faites jusqu'à présent sur ce sujet ne sont que des conjectures ; cependant, on ne doit pas douter qu'il n'y ait là une grande étendue de sol fertile, bien qu'elle soit coupée par des espaces stériles ou de qualité inférieure. Il y a assez de bonnes terres pour faire vivre une nombreuse population. On verra, cependant, que les circonstances empêcheront qu'on n'établisse les terres coûteuses qui se trouvent près du tracé du chemin de fer. Il y a dans cette zone des terrains mauvais, stériles, marécageux et de qualité inférieure.

Pour ces motifs et pour beaucoup d'autres raisons, on verra que l'attente de l'honorable monsieur n'est pas susceptible d'une réalisation probable, tant sous le rapport de la plus faible moyenne de prix sur laquelle on ne peut compter qu'en autant que les réserves avoisinant le chemin de fer sont de bonnes terres, que sous rapport de l'échelle générale des prix qui n'a été fixée que d'après une opinion exagérée au sujet de l'étendue des terres de premier ordre.

Il est évident que s'il y a de mauvaises terres près du chemin de fer, les colons ne les payeront pas \$5 l'acre. Il est inutile de se trouver près d'un chemin de fer, si on ne recueille rien qu'on puisse expédier par cette voie. Il vaut mieux être à cinquante milles dans l'intérieur, sur une terre qui donne un bon rendement, que de se trouver près de la voie ferrée dans un désert ou un marécage.

Une autre circonstance qui milite

contre cet état estimatif, c'est que les colons n'achèteront pas de réserves tant qu'il sera possible d'obtenir des octrois gratuits. Je parle au point de vue général. On trouvera sans doute des colons qui achèteront des terres réservées, et le capitaliste qui voudra avoir plus que ces 300 acres, achètera sans doute des terres de réserve avoisinant celle qu'il a obtenue par octroi gratuit. Mais, en général, on verra que les colons n'achèteront pas dans les réserves de chemins de fer, tant qu'il leur sera possible d'obtenir des octrois gratuits.

Et il y a pour cela de bonnes raisons. Le colon obtient 160 acres à titre gratuit et il peut acquérir un autre lot, ou même plus, à des conditions beaucoup plus favorables que l'acheteur des terres réservées; c'est pourquoi, dans les premières années, il y aura beaucoup moins de colons que l'honorable monsieur ne s'y attend, sur les réserves de chemins de fer. Une autre raison qui empêchera les colons d'acheter dans les réserves, c'est que l'honorable monsieur a mis obstacle à ces ventes, dans une certaine mesure, en ouvrant ces terres aux spéculateurs. Ces spéculateurs suivent jour par jour et heure par heure la piste des arpentiers; ils choisissent les meilleures réserves, surtout dans les zones plus reculées et moins coûteuses, et leur demande est enregistrée au bureau des terres avant même l'arrivée du rapport officiel.

Et ce n'est pas dans un but de colonisation, mais plutôt pour "tirer à une longue portée," comme on s'exprime sur le marché monétaire anglais, pour payer dix et vingt centins l'acre des terres valant une piastre et deux, dans l'espoir que, par la suite, le développement du pays leur permettra de vendre beaucoup plus cher à ceux qui voudront s'établir dans cette région. L'honorable monsieur peut bien, à l'aide d'un rapport, cette année ou l'an prochain, faire croire à la Chambre qu'il va obtenir beaucoup d'argent en vendant des réserves, parce qu'il vend à des spéculateurs une grande quantité de terrains à bon marché qui ne rapportent que dix ou vingt centins de l'acre; mais le profit réel que le gouvernement tirera des réserves sera ce que les colons en fin de compte devront payer.

Le profit fait sur les spéculateurs n'est qu'une insignifiance. Ce que le colon

payera constitue la valeur véritable de ces terres pour nous; et vous comptez sciemment le développement futur du pays en livrant à des spéculateurs, au prix de dix et vingt centins l'acre, les plus belles terres des réserves; et en laissant à ces spéculateurs le loisir de fixer, suivant leur bon plaisir, quand et à quel prix le colon pourra obtenir ces terres et commencer à les rendre productives pour lui-même et pour le pays. Pour faire un faux étalage de ventes promptes, vous annulez les meilleures chances qu'il y a de disposer de ces terres d'une manière utile et avantageuse. On prétend de plus que les acquéreurs par préemption vont payer en bloc, au bout des trois ans, quatre-dixièmes du prix de préemption avec les intérêts.

L'honorable monsieur nous donne à entendre, avec un grand sérieux que 3,000 colons qui doivent s'établir en 1880, devront payer en 1883, \$696,000, ou \$232 chaque sur le prix de préemption; que le deuxième groupe payera \$928,000, le troisième, \$1,000,000, et ainsi de suite jusqu'en 1890 où la somme payée par ces acquéreurs sera de \$1,576,000. Je crois volontiers, avec l'honorable monsieur, que les détenteurs de terrains à titre gratuit prendront, en général, le lot auquel ils ont droit en vertu de la préemption. Il est hors de doute qu'ils feront inscrire ces lots à leur nom et commenceront à les mettre en rapport; mais il est également certain qu'à la fin de la troisième année, le fait que les termes de payement seront échus ne gonflera pas bien davantage le trésor de l'honorable monsieur. Je ne prétends pas que, en fin de compte, il n'encaissera pas une somme considérable; mais je parle au point de vue de la prétention qu'il a de construire ce chemin de fer en dix ans, au dépens, en grande partie, du revenu provenant de ces terrains. L'expérience de tous les gouvernements au sujet de la vente des terres publiques, démontre que le colon ne paie, que lentement. A ces hommes qui ont consacré tous leurs efforts à la culture et à l'amélioration de ces terres pendant trois années, l'honorable monsieur va-t-il aller signifier qu'ils aient à payer le prix d'acquisition sous peine d'être déchu de leur droit de préemption? Va-t-il adopter, à l'égard de ces colons, la politique des propriétaires anglais, va-t-il les évincer?

Non; il n'a pas cette intention; il ne les menacera même pas de déchéance ou d'éviction. On n'entend pas parler de semblables menaces même à l'égard des spéculateurs en défaut sur ce point; soyez sûrs qu'on ne menacera pas non plus les colons.

D'après ce que nous en pouvons juger par l'expérience du passé, il arrivera que les colons se sentiront en sûreté, et sauront qu'il n'y a pas de nécessité de payer sur le champ; du reste en effrayant le colon par des menaces ou de la rigueur, on prendrait le meilleur moyen d'entraver les progrès de la colonisation. Donc les calculs basés sur les rentrées régulières du produit de ces terres tomberont complètement à plat, même si les autres prévisions venaient à se réaliser.

L'honorable monsieur compte recevoir, pour la quatrième année, \$1,870,000; pour la cinquième, \$2,622,000; pour la sixième, \$3,230,000; pour la septième, \$4,112,000; pour la huitième, \$5,058,000; pour la neuvième, \$5,833,000; pour la dixième, \$6,877,000; tandis que la dernière année de cette série de progression rapide doit rapporter \$7,562,000; c'est donc un encaissement total de \$38,893,000 pour la vente de ces terres du Nord-Ouest, indépendamment des \$32,712,000 non encore échus.

Or, j'ose dire que si tous les autres calculs de l'honorable monsieur se vérifient, s'il attire dans ce pays l'immigration sur laquelle il compte aux époques qu'il entrevoit, s'il dispose de l'étendue de terres qu'il espère vendre, aux prix qu'il s'attend à obtenir, il est bien certain que les calculs qu'il a faits au sujet de la date et du montant de ses rentrées, seront complètement déçus. Il n'est pas possible qu'il reçoive ces sommes ou rien d'approchant, et qu'il fasse ses rentrées au temps ou même près de l'époque où il espère les faire. La quatrième année et les suivantes en fourniront la preuve. Les revenus tirés des colons, pendant les premières années, seront relativement peu élevés, et c'est seulement lorsque ces colons, obligés d'abord d'améliorer leur terre et de faire vivre leur famille, auront acquis une certaine aisance et seront en état de payer, que ces terres deviendront, comme elles doivent l'être, une source de revenus pour le pays. Même d'après les évaluations corrigées, le gouvernement recevrait, la quatrième année, \$1,231,000 qui s'élève

raient à près de \$5,000,000 pour la dernière année, en sorte que ces évaluations corrigées sont, sous ce rapport, presque aussi déraisonnables que les premières. Vous pouvez compter que vos rentrées seront considérablement en retard.

L'honorable monsieur aborde ensuite la question, des frais d'administration et d'exploration qu'il estime à \$2,400,000. Or, si l'on en juge par l'expérience des Etats-Unis, cette évaluation est bien trop basse. Il faut se rappeler qu'il y a une étendue énorme à explorer et arpenter. Si toutes les terres étaient bonnes, et que les arpentages pussent se faire seulement à mesure que la colonisation l'exigerait, il y aurait 49,000,000 d'acres à arpenter pour établir les colons que l'honorable monsieur attend; non pas qu'une aussi grande étendue de terre doive être prise par ce grand nombre de colons, mais parce qu'il faut, pour permettre aux futurs arrivants de prendre leurs octrois gratuits, arpenter cette étendue de près de 50,000,000 d'acres. Et ces calculs se font sur la présomption que toutes les terres à arpenter sont bonnes, et que toutes celles qui auront été arpentées seront retenues par les colons.

Or, je prétends qu'on ne peut pas se fonder sur une présomption de ce genre, attendu qu'il y a des terres mauvaises et coupées par des obstacles, et que vous êtes obligés de faire les arpentages en avance des établissements; et il serait peut être plus exact de présumer, puisque nous en sommes maintenant aux conjectures, qu'il sera nécessaire d'arpenter 80,000,000 d'acres plutôt que 50,000,000, pour pouvoir disposer de la quantité d'acres que l'honorable monsieur entend faire établir. Il y a ensuite les frais à encourir pour percevoir de ces milliers de colons, tous ces millions en argent. Je crois donc que cette évaluation est trop basse.

Je ne sais pas quelle est le programme du gouvernement au sujet de l'immigration, je ne sais pas s'il a ou non l'intention d'augmenter considérablement le crédit affecté à cet objet ou consacrer au Nord-Ouest la somme disponible; mais il est évident que si c'est au moyen de l'immigration que l'on veut mettre ces terres en rapport, les frais nécessaires, pour attirer cette immigration, devraient être inscrits les premiers au passif de ces mêmes terres; et que ces frais, aussi bien que les

coût des arpentages et de l'administration doivent être déduits du produit obtenu, avant que vous en appliquiez la moindre part à la construction du chemin de fer. J'irai même plus loin, et je dirai que les paiements de plus de \$550,000 par année faits aux sauvages, et le coût de la police à cheval, environ \$300,000 par année, en tout \$850,000 par année, ainsi que d'autres charges locales, sont des dépenses qui doivent avoir la priorité au passif de ce revenu.

Toute cette partie de l'état estimatif est une utopie. Lorsque l'honorable monsieur a commencé son exposé, il a demandé, la Chambre se rappelle, qu'on lui fit certaines concessions ; il a déclaré, plus tard, qu'il prouverait l'exactitude rigoureuse de ses chiffres, puis, vers la fin, il a offert de les diminuer de moitié : " Si vous ne voulez pas, a-t-il dit, accepter mon état estimatif en entier, prenez-en la moitié." Un état qui commence d'une façon aussi prétentieuse pour se terminer dans une semblable humiliation ne méritait peut-être pas l'attention sérieuse que j'ai obligé la Chambre de lui donner.

Venons-en, maintenant, à la manière dont cet argent doit être appliqué. Le premier ministre a déclaré qu'il comptait encaisser, en onze ans, 33,600,000, et qu'en déduisant, à la fin de ce laps de temps \$2,400,000, pour les frais de gestion, il resterait une somme nette de \$36,200,000. Mettez cette somme en regard des \$60,000,000 qu'il entend dépenser sur le chemin du Pacifique, et vous avez une légère balance, en moins, de \$24,000,000.

Et cependant, l'honorable monsieur vient nous dire que nous allons faire face aux frais de construction avec le produit de la vente des terres sans être obligés de prendre sur les impôts, ce qui n'est pas un exposé très exact. Le député de Gloucester a fait remarquer de suite que l'honorable ministre n'avait pas tenu compte des intérêts sur le coût de la construction, lesquels devaient absorber une bonne partie des recettes.

A cela, on n'a point d'abord répondu ; mais, le lendemain, le ministre des finances, de ce ton cavalier avec lequel il traite les millions, a reconnu qu'il fallait compter \$18,000,000 pour les intérêts sur les \$60,000,000, et que cette somme devait être déduite des recettes.

D'abord, il voulait réduire de moitié l'évaluation du premier ministre, puis en retrancher encore \$18,000,000, et néanmoins, il prétendait qu'il en restait assez pour construire le chemin. Cependant, même en ôtant \$18,000,000 qu'il consent à retrancher, l'honorable monsieur ne représente pas les choses dans leur véritable état.

Comme je l'ai fait remarquer l'autre soir, au 30 juin, nous aurons dépensé, en chiffres ronds, \$15,000,000 sur le chemin du Pacifique, et l'intérêt de cette somme, à 4 pour cent seulement, s'élèverait, à cette époque, à \$1,272,000. Mais si l'on prend les chiffres que l'honorable ministre nous a donnés l'autre soir, c'est-à-dire une dépense additionnelle de \$10,000,000 par année pour les deux premières années et de \$5,000,000 pour chacune des huit années suivantes ; si l'on calcule l'intérêt à 5 pour cent sur ces sommes et à 4 pour cent sur les premiers déboursés, alors, même en comptant que les espérances mal fondées de l'honorable monsieur au sujet des ventes de terres se réaliseront, on trouvera sur les intérêts un déficit annuel qui atteindra pendant la troisième année, \$3,332,000 et qui, arrivé à la sixième année aura un chiffre permanent de \$693,000.

En 1887, ce compte passe au crédit, et de ce moment, l'intérêt se paie et il reste de quoi payer un peu sur le capital. Mais, pour atteindre le résultat pratique suivant ce calcul, il faudrait créditer sans composer les intérêts pour les premières années, et appliquer au capital les surplus des années subséquentes, jusqu'à l'expiration des onze années ; ces surplus représenteraient une somme de \$12,631,000 applicables au fonds capital du chemin de fer du Pacifique.

Cependant, d'après les calculs revisés, il se produirait des déficits annuels dans les intérêts atteignant, en 1885, le chiffre de cinq millions, pour aller en suite diminuant jusqu'à \$1,378,000, au terme de la période ; de sorte que, en réalité, à cette époque, le produit des ventes de terres n'aurait fait que solder les intérêts sur les déboursés pour les travaux et sur le compte capital, en laissant, toutefois, une partie de ces intérêts non-soufflés à l'expiration du terme.

Permettez-moi de faire un résumé de ces chiffres. L'état du premier ministre

donne \$68,900,000 de rentrées claires pour les ventes de terres, contre une dépense de \$60,000,000, ce qui laisse une balance de \$8,900,000 au crédit.

L'état révisé donne une recette nette de \$44,470,000 seulement et une dépense de \$60,000,000 en capital et de \$23,560,000 en intérêts, sans compter les arrérages d'intérêts, en tout, \$13,560,000, laissant au débit une balance de \$39,090,000, ce qui ne constitue qu'une légère erreur dans le grand résultat de \$48,900,000. Et si vous remarquez que ce calcul lui-même est basé, comme je l'ai prouvé, sur une évaluation toute d'imagination, vous conviendrez que, en notre qualité d'hommes d'affaires, nous ne pouvons pas compter beaucoup que les taxes du pays vont diminuer d'ici à quelques années, grâce à la construction de ce chemin de fer.

Voici la conclusion que j'en tire : bien qu'à l'avenir, nous puissions retirer — et j'espère que nous retirerons — un revenu considérable de nos terres du Nord-Ouest, nous ne pouvons pas, en hommes prudents, espérer en retirer bientôt un montant aussi considérable ou rien qui approche ou même qui approche de la moitié de ce que l'honorable ministre a indiqué ; nous ne pouvons pas espérer que les charges immédiatement imposées par le programme des honorables ministres, au trésor public, soient bientôt compensées par le produit de la vente des terres. Nous ne devons donc compter que sur nos propres revenus pour supporter le présent fardeau et lorsque nos terres nous donneront de forts revenus, ces deniers serviront à payer les arrérages d'intérêts qui se seront accumulés pendant plusieurs années, mais ne contribueront pas, pour un fort montant, à payer les frais de construction. Les calculs fantastiques des honorables ministres ne supportent pas l'examen. Ils sont basés sur des hypothèses extravagantes, lorsqu'il s'agit des revenus et, en outre, sur des calculs erronés ; ils sont basés sur des évaluations erronées de tout ce qui peut diminuer les dépenses et toujours sur des erreurs de calcul ; en somme, pas un homme d'affaires méritant ce titre, ne voudrait prendre pareilles responsabilités avec la seule chance d'y faire face avec pareilles ressources.

Monsieur l'Orateur, ce n'est pas moi qui m'opposerai aux dépenses essentiellement nécessaires pour la colonisation du pays. Je désire que la Chambre comprenne

bien que ce n'est là aucunement une partie de mon programme. Mais, comme je l'ai dit, dans cette grande entreprise le sort est jeté. Nous croyons, pour la plupart, qu'elle offre une perspective ; et je suis de ceux qui veulent aider à la réaliser. Je crois que les personnes même qui ne voient pas cette perspective aussi belle, s'uniront aux efforts qui seront faits dans ce sens. Je voudrais que chacun dirigeât ses efforts de manière à favoriser le plus possible les intérêts de cette région de manière à la coloniser le plus tôt possible, à lui donner, le plus tôt possible, une population de producteurs, à en faire une province prospère et influente de la Confédération.

Le seul désir de voir cette grande expérience réussir, la conviction qu'engagés comme nous le sommes, c'est notre devoir d'essayer à en assurer le succès, sont les seuls motifs qui me portent à supplier la Chambre de donner toute son attention à ce point, savoir, employer nos ressources actuelles, si faibles qu'elles soient, à bien établir les bases de l'entreprise, sans quoi il n'y aura jamais de chemin de fer du Pacifique d'un océan à l'autre, sans quoi toutes nos belles perspectives pourront se trouver dispersées aux quatre vents du ciel. Il est essentiel de régler prudemment nos dépenses, si nous voulons faire réussir la colonisation.

Peut-on supposer que les personnes intelligentes qui vont émigrer dans ce pays seront bien attirées par cette proposition de dépenser \$30,000,000 dans les gorges de la Colombie britannique ? Peut-on supposer que la déclaration que nous pouvons dépenser pareille somme à présent, parce que ces colons la rembourseront en taxes et en achats de terre, est bien de nature à les attirer vers notre pays ? Ne s'imagine-t-on pas que ces émigrants effrayés du programme de l'administration à ce sujet, persuadés que l'on fait ces dépenses énormes, parce qu'ils auront à les payer entièrement, ne se diront pas bientôt : "Peut-être ferions nous mieux de ne pas nous rendre dans ce pays, de ne pas nous associer à cette gigantesque entreprise, si nous devons seuls en payer tous les frais." Trois conditions sont essentielles au succès de la colonisation : prudence dans les obligations que nous contractons, prudence dans la manière dont nous augmentons la dette nationale, prudence dans toutes les entreprises du gouvernement pour favoriser

la colonisation. N'effrayons pas ceux qui voudraient venir à nous en prenant des engagements extravagants et téméraires, basés sur le calcul des taxes qu'on leur imposera et sur les paiements qu'ils auront à faire. Notre position est critique et nous devrions utiliser nos ressources pour en sortir.

Hier, l'honorable ministre a déclaré lui-même que le Canada se trouve dans une position critique. Je suis de son avis : la position est critique ; plus critique, selon moi, que l'honorable monsieur le pense ; il est donc doublement nécessaire de ne se lancer que dans les entreprises absolument essentielles à la prospérité future du pays.

Faites une halte et si votre attente se réalise ; si vous recevez des sommes considérables dans la période que vous avez fixée ; si, dans quatre ou cinq ans, ces sommes sont payées au trésor, alors il sera temps d'adopter une base pratique sur laquelle les hommes d'affaires pourront agir ; alors, il y aura réellement une raison de construire la voie ferrée à la Colombie britannique. Alors nous pourrions honnêtement dire à nos électeurs que la vente des terres a produit de l'argent avec lequel on peut construire la voie ferrée, sans ajouter à leurs charges.

Mais, jusque là, nous ne pourrions honnêtement leur parler ainsi ; nous ne pourrions pas leur prouver que les ressources du pays suffisent pour construire le chemin de fer à la Colombie britannique sans nous créer d'autres ressources en imposant de lourdes taxes ; et, pour ma part, je m'oppose à ce que l'on dépense ainsi ces **lourdes taxes**.

Après avoir démontré que nous ne pouvons pas compter sur la vente des terres et que nous devons avoir recours aux taxes pour faire face aux dépenses projetées, comparons l'état actuel des ressources du pays avec ce qu'elles étaient en 1871. Dans les circonstances actuelles, il est très difficile d'évaluer, d'une manière précise, les ressources du pays. Par bonheur, il s'agit actuellement de faire un calcul, non pas pour un ou deux ans, mais pour une série d'années. Il s'agit d'adopter, pour dix ans, un système ; c'est une longue période pour l'avenir du pays. Ce que nous pouvons faire de mieux est de jeter un regard en arrière, et de voir si le passé ne nous fournit pas des enseignements pour l'avenir.

Les variations de notre climat dont dépendent la principale source de notre revenu, les variations du prix du grain sur tous les marchés du monde, les dépressions et augmentations successives de notre commerce maritime, les variations de prix des marchandises que nous importons sont autant de circonstances qui font qu'un ministre des finances peut difficilement prédire, de temps à autre, l'avenir commercial du Canada, même pour une période de dix-huit mois.

C'est donc avec une grande défiance que je m'adresse au passé pour nous éclairer sur l'avenir. Depuis la troisième année qui a suivi la Confédération, nos importations sont presque demeurées stationnaires. Les temps étaient durs. Cette période a été suivie de plusieurs années d'augmentation extraordinaire.

L'honorable député de Cardwell a mentionné un fait qui réduit, sans nul doute, le chiffre apparent de nos importations, savoir, la contrebande avec les États-Unis. Il faut aussi tenir compte de la valeur excessive de certains articles. Nul doute que ces deux faits contribuent à réduire l'augmentation apparente de nos importations. Mais cette augmentation du prix de certains articles prouve que nous n'avons pas reçu pour la valeur de notre argent. Elles ne prouvent pas que nous ayons payé moins.

Après cette période d'augmentation, nous avons eu quatre années de dépression toujours croissante. La question qui se présente est donc celle-ci : " Quelle a été l'augmentation de nos ressources pour que nous puissions supporter plus de taxes qu'en 1871, époque à laquelle il fut résolu que nous n'augmenterions pas les taxes pour construire le chemin de fer du Pacifique.

Pour résoudre la question, il faut considérer deux facteurs : l'accroissement de la population et l'accroissement des ressources. L'accroissement de la population n'implique pas nécessairement l'accroissement de la faculté de payer des taxes. Nous pouvons avoir plus d'habitants, mais chacun peut être plus pauvre et conséquemment l'augmentation de la richesse publique peut être moindre, bien qu'elle soit répartie sur un plus grand nombre de têtes. En pareil cas, notre faculté de payer des taxes n'aurait pas augmenté. Or, je ne crois pas que chacun des individus formant la population du Canada

soit capable de payer plus de taxes qu'en 1871.

Il y a eu une diminution énorme dans notre commerce de bois, \$28,000,000 dans une année et \$13,000,000 dans une autre. Nous avons eu plusieurs mauvaises récoltes. Il y a une baisse considérable des actions de banque et nombre de ces institutions ont même disparu entièrement.

La propriété foncière a beaucoup perdu de sa valeur ; pas autant qu'en 1871, mais assez pour qu'il n'y ait eu augmentation nulle part, de 1871 à 1879. Il y a eu dépression considérable et prolongée dans le commerce, dépression qui a produit une perte énorme de capitaux. En outre, augmentation considérable des dettes fédérales, provinciales, des corporations et des particuliers. Toutes les personnes qui assistaient aux débats, l'autre jour, ont dû être effrayées des montants énormes prêtés sur hypothèque dans Ontario. A cela il faut ajouter une augmentation du prix de l'or, augmentation qui est toujours défavorable aux sociétés qui empruntent et ont déjà des dettes. A tous ces désavantages, il faut ajouter des dépenses que l'on a portées à l'actif.

Le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux, les provinces, les corporations et les particuliers ont fait des travaux considérables. Mais ces travaux représentent un emploi prématuré ou peu judicieux de capitaux. Personne ne prétendra que le chemin de fer Intercolonial, placé comme il l'est, soit une bonne spéculation commerciale ; et plusieurs chemins de fer d'Ontario et d'ailleurs ont été construits à une époque et suivant des tracés qui font que leur valeur n'égale pas ce qu'ils ont coûté.

Plusieurs de ces constructions publiques deviendront d'une grande valeur ; mais, pour le moment, elles n'ajoutent pas à nos ressources dans la proportion des charges qu'elles nous ont imposées. La faculté individuelle de supporter des taxes n'a pas augmenté depuis 1871, je le répète. La preuve n'est que nous achetons moins aujourd'hui. Depuis quatre ans, nos importations ont été en diminuant. L'an dernier, elles ont atteint le chiffre le plus faible depuis neuf ans. On peut dire, il est vrai, que nous avons moins acheté comme valeur nominale, parce que les marchandises ont baissé de

prix ; mais cette observation n'a pas la portée qu'on lui attribue, parce que les valeurs n'avaient pas atteint leur maximum en 1871 et n'étaient pas tellement au-dessus de celles de celles de 1879 que l'on puisse expliquer ainsi, d'une manière satisfaisante, la différence dans le chiffre de nos importations.

La vérité est que si nous n'achetons pas beaucoup, c'est que nous n'en avons pas les moyens. Cela vient encore prouver qu'homme pour homme, nous ne sommes pas plus à même de payer des taxes qu'en 1871.

Une augmentation cette année, ou l'année suivante, s'il y en a, ne modifiera point ces faits. Nous n'avancions pas régulièrement ; nous avons la hausse pour subir ensuite la baisse ; c'est pourquoi il faut considérer le progrès que nous avons fait pendant une série d'années et non point celui d'un an ou deux.

Généralement parlant, si l'on en juge par l'historique des dix dernières années, par nos ressources et d'après les véritables éléments de notre prospérité, le Canada ne peut espérer voir augmenter rapidement ses ressources. J'ai foi dans le progrès, bien que nos lois fiscales soient de nature à l'entraver. Les honorables messieurs de la droite semblent croire que nos lois fiscales aideront à notre progrès. Nous espérons tous dans le progrès. Nul doute qu'il y aura progrès, mais je crois qu'il ne sera pas de nature à donner le démenti à mes calculs.

Que ceux qui ont de plus belles espérances n'expliquent les motifs de leur espoir. Je crois que l'avenir du pays, comme celui des particuliers, dépend de beaucoup de travail uni à une stricte économie qui produira l'accumulation graduelle de la richesse. Et je ne crois point que ce soit là un malheur ; cet état de choses a bien ses compensations.

La nature de notre climat et celle de nos ressources, plusieurs autres conditions et nécessités de notre position nous invitent à pratiquer des vertus dont la pratique compense pleinement l'absence de certains autres avantages de la vie, une plus grande facilité de réaliser des profits, une perspective matérielle plus brillante. peut être qui existent sous d'autres climats. L'indépendance énergique, le travail courageux, de vigoureux efforts, une sage contrainte, l'économie et la tem-

pérance sont de grandes et satisfaisantes compensations.

Mais, monsieur l'Orateur, nous devons montrer que nous apprécions ces vertus en les pratiquant sérieusement dans la vie privée et en les prenant pour base de notre existence nationale. Sinon, l'écueil est proche et quand on voit que le pays ne progresse, en apparence, que par sauts et par bonds, il faut en conclure que ce progrès est plus fictif que réel et qu'il sera suivi de désastres qui, en emportant nos profits imaginaires, nous laisseront plus pauvres qu'auparavant.

Or, monsieur l'Orateur, supposant que notre faculté de supporter des taxes ne soit pas plus grande, homme pour homme, qu'en 1871, il nous reste donc à constater l'accroissement de notre population depuis cette époque. L'autre jour, l'honorable ministre des finances a évalué en chiffres ronds, notre population à 4,000,000 d'âmes, y comprises, bien entendu, les nouvelles provinces. Pour des raisons évidentes, je prends, en ce qui regarde les anciennes provinces, le taux d'augmentation constaté pour le dernier recensement, — bien qu'à mon avis, ce taux soit trop élevé, — et j'évalue le chiffre de notre population à 4,050,000, y comprises les nouvelles provinces dont, pour ce calcul, je porte la population à un peu moins de 200,000 âmes.

Or, je puis le répéter, pour les nouvelles provinces, que le que soit leur faculté de supporter des taxes, les nécessités de la consommation sont encore beaucoup plus considérables.

Je possède un tableau intéressant de la perception et de la distribution de nos revenus depuis la Confédération ; ce tableau répond bien à la prudente question que faisait hier l'honorable ministre des finances, relativement à Manitoba et à la Colombie britannique, lorsqu'il demandait pourquoi il ne pourrait pas compter sur un revenu considérable du Nord-Ouest, à en juger par l'exemple de ces deux autres provinces.

Or, monsieur l'Orateur, assignant à chaque province le revenu qu'elle nous fournit, tel qu'il est indiqué dans les comptes publics et portant au compte de chaque province les frais de ses services locaux, avec les items du service fédéral qui, dans les comptes publics, sont distingués et assignés aux diverses provinces, voici les résultats que l'on obtient :

Nous avons perçu \$198,000,000 ; nous avons dépensé en tout \$189,350,000 ; ce qui laisse un surplus de \$8,650,000. Recettes de Manitoba, \$876,000 ; dépenses locales, \$1,599,000, soit un déficit, sous ce chef, de \$722,000. Recettes de l'Île du Prince-Edouard, \$1,596,000 ; dépenses, \$2,624,000 ; déficit, \$1,027,000. Recettes de la Colombie britannique, \$2,558,000 ; dépenses, \$3,441,000 ; déficit, \$883,000. Recettes de la Nouvelle-Ecosse, \$19,112,000 ; dépenses, \$21,175,000 ; déficit, \$2,060,000

Viennent ensuite les recettes et dépenses de compte commun réparties entre les provinces pour services tels que législation, gouvernement civil, une large part de l'intérêt sur la dette publique et autres items généraux ainsi que toutes les dépenses pour le Nord-Ouest et pour le chemin de fer du Pacifique. Ces services ont donné \$7,599,000 de recettes ; dépenses, \$50,581,000 ; déficit, \$42,982,000. Ajoutant le total des déficits provinciaux indiqués ci-dessus, nous arrivons à un déficit total de \$47,677,000. Comment a-t-on fait face à ces déficits ? Arrivons aux surplus. Recettes du Nouveau-Brunswick, \$17,106,000 ; dépenses, \$16,957,000 ; soit un surplus de \$508,000. Recettes d'Ontario et de Québec réunis, \$149,160,000 ; dépenses, \$93,240,000 ; soit un surplus de \$55,820,000, ce qui donne, pour les trois provinces de Québec, Ontario et du Nouveau-Brunswick, un surplus total de \$56,328,000, applicable au paiement des déficits énumérés, représentant ensemble \$47,677,000. Ce paiement effectué, il restera un surplus net de \$8,650,000, applicable à la réduction de la dette. On voit donc que les provinces d'Ontario et de Québec ont dû pourvoir au paiement de ces énormes dépenses générales qui résultaient de l'union des provinces formant la Confédération.

Le Nouveau-Brunswick a fourni, pour sa part, \$508,000, et Québec et Ontario, après avoir fourni leurs parts respectives, ont dû payer aussi les balances imprévues, laissées par les autres provinces. Je n'ai pas réparti les divers items affectés séparément à Ontario et Québec et qui sont inscrits conjointement dans les comptes publics ; mais en examinant certains items principaux, on arrive à une conclusion générale. Ainsi, dans Ontario, l'accise a donné un revenu de \$26,732,000 ; l'item correspondant pour Québec, est de \$13,-

647,000. En tenant compte des marchandises payant droits mais à destination d'Ontario, bien que les entrées aient été faites à Montréal, d'après le rapport de la commission qui a fait une enquête complète, il y a quelques années, on trouve que la province d'Ontario a payé \$60,725,000 de droits de douanes. D'après les mêmes calculs, la province de Québec a payé \$31,357,000 de ces droits. Le produit des timbres sur billets est, d'après mon calcul, des deux tiers pour Ontario et d'un tiers pour Québec, soit \$1,106,000 pour la première de ces provinces et \$552,000 pour la seconde. Le résultat général, sous ce chef, donne un revenu de \$87,954,000 provenant d'Ontario et un revenu de \$45,556,000 provenant de Québec.

Je sais que les représentants des provinces maritimes pourront contester ces items dans leurs détails, par exemple ceux qui ont trait au chemin de fer intercolonial.

On prétend, à tort ou à raison, que ces items devraient être entrés sous le chef de dépenses générales de la Confédération et non pour de dépenses particulières aux provinces. Il y a encore d'autres détails que l'on peut contester. Je fais cette observation afin que la Chambre comprenne bien que quelques-uns de ces items peuvent être modifiés; mais je sais que le résultat général n'en sera pas affecté. On verra, par ces statistiques, que quelques-unes des petites provinces, si fortes que soient leurs contributions—et j'admets volontiers que plusieurs paient plus, par tête, que quelques-unes des provinces anciennes—ne contribuent pas suffisamment et imposent de lourdes charges au revenu fédéral. On verra aussi que le gros des dépenses—je puis même dire chaque chelin des dépenses faites pour le Nord-Ouest et pour le chemin de fer du Pacifique—a été fourni par la province que j'ai l'honneur de représenter. Mais à part la question de la répartition des taxes, j'ai démontré qu'on peut dire que notre faculté de les payer a augmenté, depuis 1871, par l'addition de 560,000 âmes, ou 16 pour cent à notre population; c'est-à-dire que si nous désirons et si nous pouvions, homme pour homme, acheter autant que chaque individu achetait en 1871, notre consommation d'articles importés ou sujets à l'accise et, conséquemment, notre revenu au-

raient augmenté, au même tarif, de 16 pour cent. Mais ce calcul est bien élastique et ne représente même pas la réalité, parce que, comme je l'ai déjà dit, nous ne pouvons pas acheter et nous n'achetons pas dans la même proportion et, par conséquent, je me place au point de vue le plus avantageux. Mais admettons cela pour un instant et examinons dans quelle proportion nos dépenses ont augmenté pendant la même période.

Monsieur l'Orateur, nos dépenses ont été tout à fait disproportionnées à l'augmentation—même en nous plaçant au point de vue le plus favorable—de notre faculté de payer des droits. Nos dépenses générales se sont élevées de \$15,600,000, en 1871, à \$24,000,000, en 1879; soit une augmentation de \$8,800,000, ou près de 56 pour cent! Cela comprend même les charges imputables au revenu qui, dans certains cas, sont représentées par des entrées spéciales; mais, en somme, les charges imputables au revenu ont considérablement augmenté, relativement à l'augmentation de nos recettes. Nous nous sommes imposé de nouveaux et lourds fardeaux. Par exemple, en 1871, le déficit, dans le département des postes, était de \$203,000 et, en 1879, il s'est élevé à \$612,000, augmentation nette de près de 200 pour cent. Les travaux publics laissent, en 1871, un surplus de \$315,000 et, en 1879, un déficit de \$817,000; c'est-à-dire que nous nous trouvons en dessous de plus de \$1,000,000.

Mais laissant de côté toutes les charges imputables au revenu, quelles ont été comparativement, les autres dépenses? En 1871, elles s'élevaient à \$13,250,000; en 1879, à \$18,890,000; augmentation de \$5,640,000 ou plus de 42 pour cent. Voici quelques-uns des items qui ont produit ce résultat lamentable. En 1871, le capital de notre dette était de \$77,700,000; en 1879, il s'élevait à \$147,480,000. Il avait presque doublé. Il a encore augmenté depuis, en sorte qu'il a presque doublé; et l'augmentation continue. En 1871, nous avions à payer, pour intérêt sur la dette, \$4,300,000; en 1879, nous payions \$6,660,000; soit une augmentation de \$2,360,000, ou près de 55 pour cent; et l'augmentation continue. Pour plusieurs raisons, l'augmentation des intérêts à payer n'a point marché de pair avec celle du capital; et

cela pour plusieurs raisons. Nous avons obtenu une forte somme de notre population, sous forme de bons, mis en circulation et imposés aux banques comme réserve. Nous avons émis plusieurs emprunts garantis à des taux d'intérêt très-faibles. Nous avons emprunté de nouveau, payé d'anciens emprunté, à des taux d'intérêt beaucoup moindres que celui des emprunts faits en premier lieu.

Nous avons fait de nouveaux emprunts à des taux plus avantageux. Nous avons enfin emprunté à escompte, c'est-à-dire que nous avons capitalisé une partie des intérêts. Mais malgré tous ces avantages réels ou apparents, je crois qu'au 30 juin prochain, nos charges pour intérêt seront de \$2,700,000 par année, ou près de 63 pour cent. Le fait est, monsieur l'Orateur, que nos emprunts à l'étranger ne dépassent pas beaucoup la somme nécessaire pour payer nos intérêts. De fait, une partie de cet emprunt a été affectée à cet objet depuis quelques années, nous avons eu annuellement des déficits et force nous a été d'emprunter pour payer nos intérêts. En outre, pendant les quelques années qui vont suivre, la moyenne des emprunts annuels nécessaires pour continuer nos travaux publics, ne sera pas beaucoup plus considérable que celui des intérêts qu'il nous faut payer chaque année. Or, pouvons-nous toujours emprunter ainsi ? Non, monsieur l'Orateur, et le ministre qui nous affirme le contraire, a bien pris ses mesures pour ne point se présenter sur le marché de Londres, cette année, et il va essayer de négocier un emprunt sur le marché local. Il va nous demander de lui fournir, sur l'excédant de nos ressources—et cela sans intérêt—la somme dont il a besoin.

Passant des dangers que nous impose la dette aux charges provenant des dépenses annuelles, je trouve que ces dépenses ont augmenté d'une façon extraordinaire.

Les subventions provinciales ont augmenté de 31 pour cent ; les dépenses du gouvernement civil de 34 pour cent, plus une nouvelle augmentation énorme dans le budget actuel ; les frais de l'administration de la justice ont augmenté de 83 pour cent ; ceux des pénitenciers de 46 pour cent ; ceux des octrois aux sauvages, de \$480,000 ; ceux de la police du Nord-Ouest, \$290,000 ; dans les frais de législation il y a eu une augmentation énorme ;

comme résultat général, de 1871 à 1879, les dépenses ordinaires ont augmenté de \$2,330,000, soit plus de 50 pour cent. En face de cette augmentation extraordinaire et tout à fait disproportionnée de nos dépenses, comparativement à notre faculté de payer des taxes, n'est-il pas évident que nous avons marché trop vite ? Nous avons dépassé nos ressources. L'augmentation de nos dépenses a triplé celle de notre faculté de payer des taxes. Notre position est vraiment critique. Nous avons imité et même dépassé l'extravagance et l'audace des nations européennes. De 1864 à 1879, ces nations ont augmenté leurs dettes réunies de 69 pour cent ; mais nous avons doublé la nôtre en neuf ans.

Pendant les quatorze dernières années, les budgets de ces nations ont augmenté de 40 pour cent ; en neuf ans, le nôtre a augmenté de 56 pour cent. Il est vrai que nos dépenses ont été plus productives que les leurs.

Nous n'avons point eu, comme elles, de nombreuses guerres entraînant des dépenses effrayantes. Nous avons dépensé des sommes considérables à faire des améliorations plus ou moins productives. Mais, malgré tout, nous avons fait des dépenses immodérées, extravagantes, nous avons dépassé notre faculté de payer des taxes, et nous avons augmenté nos charges annuelles plus que les gouvernements européens. Or, je prétends que nous devrions pas offrir à la population qui désire émigrer, tant de similitude avec les pays qu'elle se propose de quitter, surtout parce que les charges y sont trop lourdes. Nous devrions essayer de lui offrir un contraste encourageant avec le système européen, d'autant plus que nous sommes voisins d'un pays, notre rival et concurrent pour attirer l'émigration, qui présente un contraste frappant avec le système européen. Tandis que le Canada augmente sa dette publique d'une manière si extravagante, les Etats-Unis offrent aux populations européennes l'exemple d'une énorme réduction de leur dette nationale et ce fait seul constitue une de nos plus grandes difficultés dans nos tentatives de faire concurrence aux Etats-Unis pour attirer l'immigration.

Je suis sûr que l'honorable ministre va m'accuser de manquer de patriotisme ; mais il ne sert à rien de dissimuler les

faits. Ce n'est pas manquer de patriotisme que de dire la vérité.

SIR CHARLES TUPPER : L'honorable monsieur se trompe beaucoup s'il croit que je trouve mauvais qu'il dise qu'une nation qui a un tarif protecteur a réduit sa dette. Ce n'est pas moi qui ferai pareille objection.

M. BLAKE : Je ne discute pas maintenant la question du libre-échange et de la protection. N'importe comment ils ont été obtenus, ces résultats existent. Il ne faut pas oublier non plus qu'une grande partie des budgets européens a été appliquée à des améliorations publiques. On a construit plusieurs chemins de fer dans ce pays.

L'émigrant qui veut se soustraire aux charges qu'on lui impose dans son pays, aux charges d'une dette annuelle et d'un budget énormes, ne doit-il pas se dire que la prudence lui conseille de se rendre dans un pays offrant contraste avec celui qu'il quitte, un pays qui réduit constamment sa dette et où les taxes devront nécessairement diminuer ? Or, nous ne lui offrons pas le contraste qu'il trouve aux Etats-Unis.

Ce pays fait dire partout aux émigrants qu'il a réduit sa dette de \$630,000,000, l'intérêt sur cette dette dans une proportion encore plus considérable, ses dépenses militaires énormément et qu'il offre la perspective d'améliorations continues dans cette direction. Pourquoi ne pas l'imiter en offrant, autant que possible, le même contraste à l'émigrant, au lieu de suivre l'exemple des vieux pays d'où nous attendons l'émigration ?

Les Etats-Unis ont réduit leur dette de 30 pour cent de son chiffre actuel ; et leur budget, bien que considérable et extravagant comparé à ce qu'il était avant la guerre et comprenant plusieurs millions pour pensions et dettes de la guerre, peut avantageusement supporter la comparaison avec le nôtre. Avant la guerre, la population des Etats-Unis était de 27 millions et demi, et le budget imposait \$2 à chaque tête de la population. Il est vrai que nous payons de fortes sommes pour services aux provinces, charges dont le budget fédéral n'est pas grevé aux Etats-Unis.

Il est parfaitement vrai qu'il ne serait point juste d'établir une comparaison sans faire une réduction considérable sous ce chef. Mais, cette réduction faite, la com-

paraison ne devient pas désavantageuse aux Etats-Unis ; notre système est devenu extravagant et onéreux ; il a dépassé notre faculté de payer des taxes et il est temps de crier : "Halte !" Dans ces dépenses, il faut inclure \$1,272,000 déjà payés pour intérêt à compte du chemin de fer du Pacifique. Il faudra inclure \$600,000 payables annuellement comme intérêt sur les dépenses de ce chemin de fer et des sommes non fixées encore, comme intérêt sur les dépenses à venir.

Comment faire face à toutes ces obligations, quand notre faculté de payer des taxes n'a pas augmenté ? Comment joindre les deux bouts, comme on dit vulgairement ? Partie, au moyen de nouveaux emprunts, partie en imposant de nouvelles taxes à notre population. L'honorable ministre des finances avouait, l'autre jour, que la différence des taxes, en 1868 et 1879, était d'un dollar par tête, et que le produit de ces nouvelles taxes était de quatre millions de piastres. Il nous donnait les résultats d'un calcul sommaire. J'ai dit que, d'après nos calculs, cette augmentation était de \$4,400,000 ; mais je pense que ce mode de compensation ne donne pas la vraie augmentation des charges imposées au peuple et qu'il en supporte de beaucoup plus considérables. Ce calcul serait juste si la population consommait autant que par le passé ; mais si chaque individu de la population consomme moins de marchandises, tout en payant des taxes plus lourdes, il est évident que cette augmentation de taxes sur une consommation limitée à ce que notre pauvre nous permet, s'est élevée à plus de \$4,400,000 et à plus de \$1 par tête. Supposons, par exemple, que nous importions moitié moins d'articles de consommation, et que les taxes soient restées les mêmes, il est évident que les droits sur nos importations ont doublé.

Il devient donc nécessaire de calculer et de comparer les taxes de 1871 et celles de 1880. On peut classer les taxes sous trois chefs principaux : l'imbres sur billets, dont il est à peine nécessaire de parler, vu que le montant est peu considérable et que cette taxe n'a pas subi de changements importants ; les droits d'accise à propos desquels je ne parlerai point du malt et des liqueurs de malt, parce qu'on a fait disparaître l'augmentation des droits ; les droits sur les spiritueux, calculés sur la quantité importée pour consommation en

1879, représenterait, en 1880, la somme de \$3,650,000 ; en 1871, la somme provenant des droits sur pareille importation, était de \$2,750,000. L'augmentation des droits a donc produit \$900,000, ou un excédant de 33 pour cent. On pourra dire que la quantité importée, en 1879, a été extraordinairement considérable et que, par conséquent, la somme de \$900,000 provient de l'excédant de consommation. S'il en était ainsi, le taux d'augmentation ne serait pas affecté et resterait à 33 pour cent. Mais je conteste cette allégation, parce que la quantité de spiritueux arrivés en entrepôt, en 1879, est bien au-dessous de la moyenne vérifiée des neuf années de 1871 à 1879 et est presque égale à la moyenne non vérifiée pour cette période. Il n'y a donc pas eu, évidemment consommation excessive. J'admets que l'honorable monsieur peut difficilement, compter sur une aussi grande consommation cette année, mais, à mon avis, cela est dû à ce que les droits ont été élevés à un chiffre qui ne permet pas d'atteindre le maximum de la consommation.

L'énormité des droits a provoqué la contrebande et la distillation illicite sur une grande échelle, ce qui affecte le revenu mais non point la consommation, ni ce que la population doit payer. J'espère que l'honorable monsieur ne se trompe pas en disant que cette diminution est due en partie à ce que les saines doctrines font du chemin et que l'on consomme moins de liqueurs. Mais, après tout, mon calcul est juste et prouve qu'il n'y a pas eu consommation excessive.

Quant au tabac, les droits sur la quantité importée pour consommation, en 1879, représenteraient, aux taux de 1880, la somme de \$1,580,000. Aux taux de 1871, cette somme serait de \$1,140,000. L'augmentation des droits a donc été de \$440,000, ou de 39 pour cent. Le chiffre de la consommation est au-dessous de la moyenne vérifiée pour ces neuf années et, naturellement, bien au-dessous de la moyenne vérifiée. Il est clair, par suite, que ce chiffre représente le minimum de l'augmentation sous ce chef. Il en résulte que l'augmentation des droits d'accise sur les spiritueux et le tabac est de \$1,340,000, ou plus de 34 pour cent.

J'en arrive au chiffre principal des droits, je veux parler des droits de douane, et je désire faire voir à la Chambre quelle a été l'augmentation, sous ce chef, sur la

quantité totale des droits sur les importations, payant droits et sur les importations libres, que nous avons consommées. Pour calculer la consommation, il est clair que nous ne devons pas prendre le total des importations ; il est clair aussi que nous ne devons pas tenir compte des articles entrés pour consommation. Mais en déduisant de ces chiffres la valeur des grains et des produits de grains étrangers importés, puisque ces articles ne sont réellement qu'en transit et ne sont réellement pas convertis en espèces ni exemptés de droits pour l'exportation, comme si c'étaient des produits du pays, nous arrivons, autant que nos rapports officiels le permettent, à la quantité des articles importés, payant droit ou exempts, pour notre consommation. Telle est la base de mon calcul.

Tenant compte des droits temporaires imposés en 1870 et abolis en 1871, par une décision qui fut mise à effet antérieurement à l'imposition des nouveaux droits, le tarif des droits sur les marchandises payant droits ou exemptes, sur les articles importés et consommés, de 1867 à 1871, était de 13.90 pour cent. Je crois que ce chiffre représente bien la moyenne des droits que nous payions en 1871. Mais je puis dire que, sans tenir compte des droits temporaires dont j'ai parlé, cette moyenne peut convenablement être fixée à \$14.21, différence qui ne saurait affecter essentiellement les résultats. Pendant les trois années subséquentes, (1872, 1873 et 1874,) dans le cours desquelles il y a eu des remises considérables de droits, et pendant lesquelles aussi le chiffre considérable de la consommation a pu modifier légèrement le rapport entre les quantités des articles admis en franchise et celle des articles payant droits, la moyenne est tombée à 12.23. En 1875, la première année complète après l'augmentation décidée par l'ancien gouvernement, la moyenne du tarif était de 14.32 pour cent, augmentation énorme, de près d'un sixième, sur la moyenne des trois années précédentes, mais en réalité, augmentation fort insignifiante d'un trente-troisième pour cent sur la moyenne des droits de 1868 à 1871. Mais quel est le tarif actuel, si l'on en juge par les rapports des six premiers mois de l'année ? Non moins de 19.62 pour cent. Et ce chiffre ne représente pas toute l'augmentation.

L'honorable ministre nous a dit que

son revenu souffre de l'importation excessive que l'on faite en vue du tarif. Mais les articles ainsi importés appartiennent naturellement aux catégories dans lesquelles on appréhendait que l'augmentation des droits serait la plus considérable. Par suite, il y a eu excédant de ces articles, suivi d'importations anormales, pendant les derniers six mois, de marchanlises payant des droits moins élevés. L'excédant des importations une fois absorbé, et les importations revenant à leur chiffre normal, ces proportions seront changées et conséquemment la moyenne sera plus élevée pour les six mois courants; et à l'avenir, le tarif imposera des droits excédant de beaucoup 20 pour cent sur toutes les marchandises payant droits et exempts. Mais en dehors de cette considération, et supposant que 19.62 représente la moyenne du tarif, on voit la différence avec l'ancien tarif de 13.90 pour cent. Elle signifie simplement une taxe toute nouvelle de $5\frac{1}{4}$ pour cent sur tous les articles importés pour notre consommation, payant droits ou exempts. Elle signifie une augmentation de 43 pour cent, parce que 5.72 représente plus de 43 pour cent sur 13.90. Nos droits de douanes sont presque aussi élevés qu'anciennement. Or, si l'on applique le nouveau tarif à notre consommation très faible de 1879, consommation de plusieurs millions plus faible que celle de 1871, et plus faible que celle d'aucune autre année suivante, l'augmentation des droits, sur cette faible consommation, sera de \$4,075,000 et c'est seulement grâce à la supposition inadmissible que nous n'augmenterons pas la valeur de nos importations que l'on peut regarder ce chiffre comme l'augmentation minimum de nos droits de douanes.

Si l'on y ajoute \$1,340,000, augmentation des droits d'accise, on arrive à ce résultat que l'augmentation des droits, sur notre faible consommation de 1879, dépasse \$5,400,000. Cela dépasse beaucoup le chiffre de \$4,000,000 mentionné par l'honorable ministre, mais il est bien moindre que les charges que nous aurons à supporter si la consommation reprend son chiffre normal. Il est vrai que la faible valeur des importations de 1879 est due, en partie, au bon marché comparatif des divers articles, mais il ne faut pas oublier que j'ai établi une comparaison avec 1871, alors que les valeurs, bien que plus élevées qu'en 1879, n'avaient pas

atteint leur maximum. Tenant pleinement compte du bon marché, il y a encore un déficit qui ne s'explique que par notre pauvreté qui nous a forcés à pratiquer l'économie.

Mais, disent les honorables messieurs, les prix augmentent, le bon temps revient. Or, que produira le nouveau tarif sur une consommation moyenne égale à celle de 1872 à 1875? Il produira \$109,000,000, dites vous. La chose est facile à dire; mais le produit sera environ le cinquième de cette somme. Le tarif vous enlèvera près de \$22,000,000 de droits de douanes!

Mais essayons d'arriver à fixer le chiffre de la consommation normale. Il y a deux moyens d'obtenir ce résultat. Prenons la consommation de 1871 et ajoutons 16 pour cent pour représenter l'accroissement de la population. Cela donnerait \$91,300,000 pour la consommation de 1879. Ou bien, prenons les neuf années d'augmentation et de dépression terminées en 1879 et la moyenne non vérifiée serait de \$91,000,000, chiffre moindre que celui de la consommation réelle, mais approchant beaucoup de celui auquel on arrive par l'autre méthode. Supposons donc qu'en 1879, la consommation normale d'importations était de \$91,000,000, nous aurons payé \$17,850,000 pour frais de douane; accise sur les spiritueux et le tabac, \$5,230,000; soit un total de \$16,540,000, ou une taxe de \$6,500,000 sur notre consommation normale. Et c'est là une juste évaluation des effets du tarif sur nos droits de douane et sur le revenu de l'intérieur. Il est très évident qu'avec le retour à la prospérité et l'augmentation des prix, l'honorable ministre obtiendra un revenu. Quand le gouvernement retire, pour des fins publiques, un cinquième de ce qu'il nous faut importer, articles de grande valeur ou articles à bon marché, importations considérables ou restreintes, articles de luxe ou de nécessité première, matières premières ou articles manufacturés, payant droits ou exempts, et les deux cinquièmes de ce que nous buvons et fumons, comment pourrait-il ne pas réaliser un revenu? Et cependant, si pareille chose se réalise, nous entendrons, à la prochaine session, l'honorable ministre se vanter de ses exploits et s'efforçant de persuader le pays qu'il lui a conféré de grands bienfaits, tandis qu'il n'a fait

que lui enlever une somme énorme par un tarif impitoyable dans ses minuties, oppressif par sa nature même et vexatoire dans son fonctionnement.

Mais ce n'est pas tout, monsieur l'Orateur, et à beaucoup près. Je n'ai parlé, jusqu'à présent, que des montants qui passent entre les mains du ministre. Les millions dont il n'est pas rendu compte et qui vont dans la poche des percepteurs de taxes créés par ce tarif servent, en partie, à grossir les profits légitimes de quelques industries et le reste compense l'emploi injudicieux et improductif du capital et de la main-d'œuvre dans d'autres commerces. Nous n'avons aucun moyen de nous rendre compte de ces millions qui sont certainement payés par la masse de la population, comme s'ils devaient passer par les mains du ministre.

Tous ce que nous savons, c'est qu'ils ne sont pas versés au trésor public. Le public paie, mais c'est le percepteur particulier et non le percepteur public qui les reçoit ; de sorte que le peuple n'a rien en retour.

Monsieur l'Orateur, nous avons atteint et dépassé la limite d'un tarif de revenu. Nous avons visé à des résultats aussi incompatibles que divers. Cherchant notre revenu dans les importations, nous avons essayé, en même temps, de contrôler ces importations dont dépend notre revenu, pour leur substituer les manufactures nationales. Or, chose certaine, à moins que l'honorable ministre n'ait fait des calculs entièrement faux, à moins qu'il n'ait fait un usage bien inattendu de l'arme terrible qu'il brandit sur nos têtes, il aura favorisé les manufactures des articles qui fournissent le plus au revenu.

En tout cas, il est certain qu'il aura privé le trésor public des droits provenant de ces articles d'importations.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Comme on fait aux États-Unis, par exemple.

M. BLAKE : Je ne me propose pas, comme je l'ai déjà dit, de discuter la question générale de la protection et du libre-échange, pas plus que d'analyser la position des États-Unis ou d'examiner jusqu'à quel point ils peuvent supporter des pertes et se jouer des principes de l'économie politique, ce que nous n'avons aucunement le moyen de faire.

Je crois que la distinction est assez claire. Je ne me hasarderai point non plus à faire des conjectures pour dire dans

laquelle des deux incompatibilités qu'il a adoptées l'honorable monsieur réussira le plus tôt ou le mieux. Je dis que, tôt ou tard, nous verrons des résultats. Il est vrai qu'avec des bonnes récoltes et une hausse générale, nous aurons des recettes plus fortes que l'an dernier à la douane ; mais il est vrai également que, tôt ou tard—et bientôt, je pense—une somme considérable passera dans des caisses particulières. Il est clair, d'après l'aveu même de l'honorable monsieur qui admet le chiffre de \$4,000,000 et d'après le montant beaucoup plus considérable que j'ai établi par mes calculs, que nous avons augmenté de beaucoup le fardeau des taxes et que chaque dollar que nous avons payé et que nous paierons pour la construction du chemin de fer du Pacifique, provenait et proviendra de cette augmentation de droits ou de nouvelles additions à nos charges.

Il est évident que l'administration ne pourra autrement faire face au surcroît d'intérêts qu'elle aura à payer pour la construction du chemin de fer du Pacifique ; par suite, son plan est une violation flagrante d'une règle établie par le parlement. A nos charges actuelles nous allons ajouter plusieurs millions pour cette entreprise et comment va-t-on pourvoir au paiement de ces intérêts si ce n'est en recourant à ces taxes oppressives et odieuses sous le poids desquelles nous gémissons ?

Sans tenir compte des dépenses faites pour le chemin de fer du Pacifique et de celles que nous allons faire pour le même objet, nous sommes dans une position critique. Nous faisons une grande expérience commerciale. Nous tentons un suprême effort pour faire balancer nos comptes à la fin de chaque année. Nous n'y avons pas encore réussi.

Il y a un mois ou six semaines, l'honorable ministre nous disait que nos recettes atteindraient le chiffre de nos dépenses à un demi-million près. Je me demande s'il répétera cette déclaration en présentant son bill des subsides ? L'opposition voit que le déficit sera beaucoup plus considérable. Nous sommes loin d'avoir équilibré nos recettes et nos dépenses. N'est-ce pas assez d'une grande expérience à la fois ? Ne vaudrait-il pas mieux nous plonger moins avant dans les expériences spéculatives et les conjectures ? Ne vaudrait-il pas mieux, puisque nous

sommes engagés dans ce triple problème financier, commercial et fiscal, ne point contracter de nouveaux engagements pré-cuniaires énormes, basés sur des espérances de la nature la plus vague et la plus fantastique ? Allons-nous, en fin de compte, renverser le principe sanctionné maintes fois en parlement, comme je l'ai dit quatre fois, adopté presque à l'unanimité de la Chambre en 1876, savoir, que les arrangements pris pour la construction de cette ligne ne devraient jamais être de nature à augmenter le fardeau des taxes ? En effet, si vous admettez la décision du parlement et, malgré cela, procédez à la construction de la ligne à la Colombie britannique, vous agissez sans tenir compte des taxes, des charges que vous allez imposer à la population du pays. Je demande à la Chambre de ne pas approuver ce principe téméraire et ruineux. Je demande que nous nous bornions à terminer la ligne entre le Fort William et Selkirk, à entreprendre la section que doit traverser les prairies, jusqu'à ce que nous ayons constaté les résultats au point de vue de la colonisation, du développement général de la région, de la route des terres et surtout des recettes provenant de ces ventes ; et quand ces résultats auront été constatés quand, par la vente des terres, nous aurons créé un fonds solide, un fonds disponible pour construire la section de la ligne à la Colombie britannique, sans continuer à prélever des taxes aussi lourdes, alors nous pourrions commencer cette construction.

Monsieur l'Orateur, il faut tenir compte de l'état général de la Confédération. Il ne faut pas oublier les conditions auxquelles elle a été formée.

En 1867, et pendant plusieurs années ensuite, les honorables messieurs de la droite affirmaient hautement que l'union n'était qu'affaire de forme, pour le moment, que la réalité et la permanence de cette union serait établie par une sage politique et par l'expérience des bienfaits qu'elle nous procurerait. Un cynique a même dit qu'entre Ontario et Québec, c'était plutôt un divorce qu'une union ; que la Nouvelle-Ecosse avait été forcée de s'adjoindre et avait reçu des dommages-intérêts pour la perte de son honneur ; que le Nouveau-Brunswick n'y était entré qu'avec crainte et avait également reçu une compensation ; que Mani-

toba avait été violenté et payé pour y entrer ; que l'Île du Prince-Edouard et la Colombie britannique avaient été—dirai-je séduites ?—par des promesses, des engagements, les uns impraticables, les autres extravagants, en tout cas aux conditions les plus onéreuses pour nous.

Mais que cet exposé soit exact ou non, l'union n'existait d'abord que sur le papier. Je voudrais bien savoir ce qu'on a fait pour la cimenter, pour la rendre réelle et permanente, pour en faire l'union des cœurs et des intérêts, pour lui donner de la force et de la vitalité ? Voyez les provinces maritimes. Presque chacune d'elles, après avoir obtenu de meilleures conditions, se trouve dans de grandes difficultés financières et frappe à notre porte pour demander encore assistance. Imitant l'extravagance des ministres, elles ont dépensé au-delà de leurs ressources et elle les considère comme les grands percepteurs de taxes des provinces, croyant qu'elles n'ont plus à se limiter, et que le trésor fédéral comblera leurs déficits. On a vu comment sont répartis nos revenus et nos dépenses. On se rappelle toutes les promesses faites à l'époque de l'union, promesses de taxes peu élevées, promesses d'administration à bon marché. On a manqué à toutes ces promesses.

Les vastes sommes que le gouvernement perçoit des petites provinces, sommes qui représentent une contribution, par tête, beaucoup plus forte que celle que supporte le Canada tout entier, sont un fardeau pénible pour leurs populations et ne suffisent pourtant pas, à beaucoup près, à couvrir les montants qu'elles coûtent à la Confédération. Ontario paie la balance. Cette province ne demande pas d'avantages particuliers. Elle est prête à faire sa part et davantage, dans l'intérêt général. Mais elle a bien le droit de demander aux gouvernants la prudence, une juste économie dans l'application de ces ressources auxquelles elle contribue ; elle a bien le droit d'exiger qu'ils s'abstiennent d'engagements téméraires et désavantageux, pris pour des objets tout spéculatifs. Elle agit dans l'intérêt commun, dans l'intérêt général.

Comment notre revenu est-il employé aujourd'hui ? Dans toutes les anciennes provinces, les améliorations et les travaux publics ont été entièrement discontinués toutes les fois que la chose a été possible : on a pas d'argent pour ces travaux.

Notre commerce de navigation intérieure est dans la plus grande dépression et souffre de la concurrence active; il demande qu'on le soulage des fardeaux sous lesquels il succombe : on n'a pas d'argent ! Les dépenses énormes que la province s'est imposées pour se relier à l'Ouest, n'ont produit aucun résultat.

Que la province de Québec apprenne la prudence et ne construise pas des chemins de fer avant qu'on en ait besoin, qu'elle subisse la leçon : on n'a pas d'argent pour construire la jonction avec l'Est ! Non, monsieur l'Orateur, tout ce que nous pourrions réaliser par des taxes ou des emprunts, tout ce que nous pourrions mendier ou emprunter, va être englouti dans les gorges de la rivière Fraser ! Cela devrait-il être ? Souffririons-nous qu'on nous taxe à outrance et qu'on hypothèque lourdement l'avenir de notre pays pour un objet pareil ? Notre haut commissaire aurait prononcé, le 27 mars dernier, les paroles suivantes : " Notre devoir est d'ouvrir le Nord-Ouest, non pas tant pour nous-mêmes que pour l'empire en général ; les habitants de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, et même ceux d'Ontario n'ont pas, à beaucoup près, un intérêt aussi direct à l'ouverture de cette région fertile que les cultivateurs du Yorkshire ou de Tipperary." Si cela est vrai, combien avons-nous moins d'intérêt à ouvrir les passes et les gorges de la Colombie britannique ? Notre haut commissaire disait encore : " Avec nos ressources limitées, il est impossible que nous entreprenions seuls l'ouverture du Nord-Ouest ; nous n'avons ni l'argent, ni la population." Si cela est vrai ; combien sommes-nous encore plus dans l'impossibilité d'entreprendre la tâche de construire une section de chemin de fer à la Colombie britannique ? Est-ce là un moyen de développer un tant soit peu d'esprit national chez un peuple qui ne peut pas, qui, peut-être, ne prétend même point aspirer à sa participation légitime dans les questions générales qui préoccupent la grande famille des nations ? Est-ce là un moyen de répandre, parmi nous, l'esprit d'unité et d'amour fraternel, de faire de nous un peuple uni et content ? Peut-être on satisfera ainsi une population de 12,000 âmes à la Colombie britannique ; mais l'engagement pris avec cette province d'accomplir cette entreprise gigantesque, sera la ruine de toute la Confédé-

ration. Pour le pays, en général, nous ne devons pas nous lancer dans cette entreprise.

Nous imposons un tarif restrictif pour nous obliger à commercer seulement entre nous, et cela contre notre volonté et à notre détriment ; nous imposons le pénible fardeau d'une dette énorme qui nous enlève toute notre énergie et hypothèque jusqu'à nos espérances ; ajoutons au fardeau de nos taxes, diminuer le prix de nos labours, et nous enlever tous les comforts de la vie ; jeter, d'une main prodigue, dans les montagnes et les rivières de la Colombie, tout ce que nous pourrions percevoir et emprunter en paralysant toutes les entreprises publiques chez nous : ce ne sont pas là des moyens d'obtenir un succès réel et de consolider, parmi nous, l'union et l'harmonie.

Nous aurons bientôt des charges plus lourdes que les Etats-Unis. On nous impose des charges que, bientôt, nous ne pourrions plus supporter. Le gouvernement fraie le chemin vers l'annexion qu'il prétend redouter ; parce qu'il nous mène à une impasse où nous serons peut-être obligés de faire ce à quoi un peuple a dû se soumettre, comme on nous l'expliquait l'autre jour, ce à quoi aboutit plus d'un emprunteur imprudent, vendre le peu qui nous restera au seul acheteur qui devra se présenter.

Le gouvernement professe une foi inébranlable dans la permanence de son tarif restrictif ; il nous blâme même quand nous en discutons le fonctionnement, quand nous mettons en doute sa durée probable ; et, au même instant, il envoie, en Angleterre, un haut commissaire qui lui demande de fermer ses ports aux grains de tout le reste du monde, afin que nos cultivateurs et les siens puissent exiger de ses millions de pauvres un prix plus élevé pour un produit essentiel à la vie ; un commissaire qui lui propose, en même temps, d'ouvrir nos ports à ses fabricants, moyen de détruire notre revenu, et, par la concurrence libre des fabricants qui produisent à meilleur marché que ceux de tous les autres pays, de faire sauter toutes nos manufactures dont l'existence dépend du maintien des droits d'entrée.

Telle est la politique téméraire, inconsciente, vacillante et impraticable du ministère ! Demande-t-on quelle est la mienne ? Je vais le dire. Rendre libres les sources naturelles du revenu en fai-

sant disparaître les obstacles qui en arrêtent le cours. Ouvrir des avenues au commerce légitime, en abaissant les droits qui les obstruent; délivrer le peuple, aussitôt que possible, des énormes taxes qui l'oppriment; revenir à un tarif modéré, le seul applicable dans les circonstances où nous sommes; insérer dans ce tarif des clauses qui donnent à nos industries nationales quelques-uns des avantages de la soi-disant protection; par un système bien élaboré d'économie, et de réduction appliqué à toutes les branches du service public, contribuer à rétablir l'équilibre entre le revenu et les dépenses.

Mais si le ministère ne prend aucun de ces moyens, s'il persiste dans sa course effrénée, qu'il montre de la sagesse, du moins à cet égard, s'il préfère la témérité à la prudence; s'il se refuse à comprendre que notre position est grave, qu'il n'oublie pas que notre avenir est sérieusement compromis, qu'il exige que nous soyons prudents aujourd'hui. Que le ministère achève la ligne jusqu'à la Rivière-Rouge; qu'il construise la section des prairies à mesure que la colonisation l'exigera; pour cela qu'il risque quelque chose, puisque, comme je l'ai dit, le sort en est jeté. Mais pour réaliser ces deux objets, pour avoir une chance de faire davantage par la suite, là doivent se borner ses entreprises. Qu'il mette toute son énergie à ce grand travail, qu'il y emploie toutes nos ressources disponibles; mais qu'il diffère la construction dans l'Ouest et en agissant comme s'il n'était guidé que par des vaines imaginations, qu'il ne s'expose pas à ruiner notre pays.

Monsieur l'Orateur, je propose de biffer tous les mots après "que" et d'y substituer les mots suivants: "L'intérêt public exige que la construction de la section du chemin de fer du Pacifique à la Colombie britannique soit différée."

M. BUNSTER: A titre d'humble représentant de la Colombie britannique, je me lève pour faire quelques observations en réponse à l'honorable député de Durham-Ouest. La manière dont l'honorable monsieur a précédemment agi à l'égard de cette province m'explique très bien cet amendement qui ne me cause aucune surprise. Nous savons tous et le pays sait également que depuis l'entrée de la Colombie britannique dans la Confédération, l'honorable monsieur a été délibérément hostile à cette province.

Pourquoi nous est-il hostile? C'est ce qu'il serait difficile de deviner. La Colombie britannique n'est pas exigeante: elle demande franc-jeu et la mise à effet des clauses du traité.

C'est là tout ce que le gouvernement anglais attend aux termes des conditions Carnarvon; et, à ce propos, je dirai à l'honorable monsieur que l'Angleterre est loin d'être désintéressée en cette affaire, car la construction du chemin de fer du Pacifique est, pour elle, d'une suprême importance au point de vue impérial.

C'est l'été dernier seulement que le colonel Lovell, C.B., commandant du corps de génie royal à Halifax et cet infatigable soldat, le colonel Strange, de l'artillerie royale de Québec, furent envoyés à la Colombie britannique pour inspecter le système que nous avons adopté pour la défense de la province. D'autres officiers de l'armée de Sa Majesté étaient déjà venus nous visiter dans le même but et nous avaient fait savoir que le gouvernement anglais désirait vivement conserver la Colombie britannique comme partie de l'empire. Nous connaissons tous l'opinion du capitaine Colomb au sujet de la Colombie. A l'Institut colonial, ce monsieur a désigné la Colombie britannique comme étant "la clef de voûte" de l'empire.

Or, si la Colombie britannique est si précieuse pour l'empire dans la position isolée qu'elle occupe actuellement, combien plus précieuse deviendrait-elle si elle était rendue plus accessible par le chemin de fer. Quels progrès n'a pas faits la Californie depuis qu'elle est reliée aux autres pays par voie ferrée?

Quels progrès n'a pas faits le Canada depuis que les chemins de fer Grand-Tronc, "Great Western" et "Canada Southern" sont construits? On peut dire, avec raison, que les chemins de fer "ont fait" le Canada et les Etats-Unis. Il ne faut pas oublier non plus que jamais la Colombie britannique n'est venue demander de meilleures conditions à ce parlement en menaçant de se rébellier, ainsi que l'a fait la Nouvelle-Ecosse.

L'honorable député de Durham-Ouest a souvent accumulé les injures contre notre province. Or, je crois que nous sommes tous d'accord pour désirer la construction du chemin de fer du Pacifique, en vue du développement et de la colonisation du Nord-Ouest. Sans cette voie ferrée, le

Canada ne deviendra jamais une grande nation. Bien qu'ayant d'autre part tous les éléments qui constituent un grand pays, nous manquons, sans cette ligne, d'unité et de cohésion ; la voie ferrée peut seule combler cette lacune.

L'honorable député de Durham-Ouest se plaint de ce qu'on va dépenser neuf millions pour construire 127 milles de la ligne à la Colombie britannique. Cette somme est pourtant bien faible, si on la compare au développement des immenses ressources minérales de la province qui suivra cette construction et aux avantages qui en résulteront pour la Confédération en général. Il peut arriver que les constructeurs de la ligne découvrent, dans "la mer de montagnes" qu'ils auront à traverser, une mine dont les produits représenteront plus que le prix de construction de toute la ligne.

Les rieurs peuvent s'en donner à l'aise, mais nous possédons la richesse minérale et l'histoire démontre que cette richesse contribue beaucoup à développer et affermir l'existence d'une nation. Deux millions d'Écossais ont fait beaucoup pour la grandeur de l'Angleterre en exploitant ses mines de fer, de houille et d'autres minéraux, ainsi que ses magnifiques gisements de pierre calcaire.

La Colombie britannique a procuré plus d'avantages au Canada que l'Irlande n'en a donnés à l'Angleterre. L'Irlande est un pays agricole et fournit à l'Angleterre du beurre, des œufs et des pommes de terre, et c'est ce que le Nord-Ouest nous fournira. La Colombie sera pour le Canada ce que l'Écosse est pour l'Angleterre.

Nous fournirons les minéraux qui procureront de l'emploi à des millions d'ouvriers, et nous serons pour le Canada ce que l'Écosse est pour l'Angleterre, ce que la Californie et la Pennsylvanie sont pour les États-Unis. Ces Montagnes Rocheuses que l'on a voulu tellement déprécier sont renommées, dans le monde entier, pour leur richesse minérale extraordinaire ; chaque habitant de la Colombie britannique en est fier, et chaque Anglais devrait l'être, tant que le Canada restera uni. Pour la bagatelle de \$9,000,000 l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake), briserait le lien qui unit la Colombie britannique à la Confédération

canadienne. Il oublie que nous sommes devenus les associés du Canada, que nous obligerons à s'en tenir aux conditions du marché passé avec nous.

L'honorable monsieur a dit qu'à l'exemple de Shylock, nous exigeons notre livre de chair. A-t-il bien le droit d'employer cette comparaison quand nous donnons dix ans au Canada pour construire le chemin de fer du Pacifique ? Vraiment ! on nous prodigue des injures indignes d'un pays libre et éclairé comme le Canada ! Je dis donc que nous obligerons le Canada à s'en tenir aux conditions du marché passé par son gouvernement avec la Colombie britannique. Actuellement 5,000 tonnes de lisses, environ, sont rendues à l'extrémité de notre ligne. Le gouvernement a passé contrat pour une section de 127 milles qui, je suis heureux de le dire, sera construite dans trois ans. Si l'administration actuelle était restée au pouvoir, en 1873, je n'hésite pas à dire que la ligne serait construite aujourd'hui et que nous n'aurions pas à déplorer la perte de 316 des meilleurs citoyens de la Colombie britannique qui ont péri dans le naufrage d'un navire américain *Le Pacifique*, que les autorités n'auraient jamais dû laisser prendre la mer.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR.

BILLS PRIVÉS.

TROISIÈMES LECTURES.

Les bills suivants sont respectivement examinés en comité, rapportés, lus une troisième fois et adoptés :

Bill (No. 65). Acte à l'effet d'amender l'Acte concernant la compagnie de télégraphe de Montréal.—(M. Gault).

Bill (No. 45) A l'effet de constituer légalement la compagnie de télégraphe du grand Nord-Ouest. (M. Ryan, Marquette).

Bill (No. 46) A l'effet de constituer légalement la compagnie de chemin de fer et de bateaux à vapeur de Winnipeg et de la baie d'Hudson.—(M. Bannerman).

Bill (No. 68) A l'effet de constituer la compagnie de chemin de fer et de transport de la vallée de Nelson.—(M. Macdougall).

Bill (No 53) concernant la compagnie de chemin de fer de Credit Valley.—(M. Haggart.)

**BILL A L'EFFET D'AMENDER L'ACTE
CONCERNANT LES OFFENSES
CONTRE LA PERSONNE.**

(*M. McDonald, Pictou.*)

PREMIÈRE LECTURE.

Le bill suivant (du Sénat) subit la première lecture :

Bill (No 103) à l'effet d'amender l'acte intitulé : "Acte concernant les offenses contre la personne" et d'abroger l'acte intitulé : "Acte prescrivant que les personnes accusées d'assaut ordinaire pourront agir comme témoins.—(*M. Macdonald, Pictou.*)

**SUBSIDES—CHEMIN DE FER CANADIEN
DU PACIFIQUE.**

REPRISE DU DÉBAT.

La Chambre reprend le débat sur l'amendement proposé par M. Blake à la motion de former de nouveau la Chambre en comité des subsides.

M. BUNSTER : J'ai sous les yeux l'amendement de l'honorable député de Durham-Ouest. Il s'agit ici d'une question qui intéresse tous les Canadiens. J'ai été fort surpris de voir les efforts de l'honorable député de Durham-Ouest pour tirer une plaisanterie du fait que la Colombie britannique a été admise dans l'union le 1er avril. De sa part, cette plaisanterie est réellement funèbre, car c'est la défunte administration dont l'honorable monsieur faisait partie qui nous a envoyé ce poisson d'avril. Peut-être l'honorable monsieur aime-t-il à plaisanter encore aux dépens de la Colombie britannique?

Je vais maintenant lire la convention passée par l'ancien gouvernement avec lord Carnarvon, afin que l'honorable monsieur puisse bien comprendre la nature du pacte conclu et la solennité des engagements pris par le Canada en cette occasion. Voici les conditions formulées dans la dépêche de lord Carnarvon au comte de Dufferin :

"1. Le chemin de fer d'Esquimaux à Nanaimo sera commencé et achevé aussitôt que possible.

"2. Les études, sur le continent, seront poussées avec la plus grande vigueur. Sur ce point, après avoir examiné les représentations de vos ministres, je crois qu'il n'y a pas d'autre alternative de s'en remettre, comme je le fais moi-même sans réserve, à leur assurance qu'aucun effort, aucune dépense justifiables ne seront épargnés, d'abord pour déterminer le meilleur tracé, ensuite pour commencer les travaux de génie civil dans leurs détails. Il me répugnerait, s'il ne m'était même pas impossible de fixer un

M. BUNSTER.

minimum de temps ou de dépenses pour des travaux d'une nature si variée ; mais par bonheur il m'est également impossible de supposer un instant que votre gouvernement ne fera pas tout en son pouvoir pour hâter l'accomplissement d'un devoir qui engage ses sentiments d'honneur et de justice.

"3. Le chemin carrossable et la ligne de télégraphe seront construits immédiatement. Il semble y avoir diversité d'opinions sur les avantages que les deux constructions procureront à la province. Mais examinant tout ce qui a été dit à ce sujet, je crois, comme vos ministres, que ces deux constructions doivent être commencées immédiatement.

"4. La somme de \$2,000,000 par année, et non pas \$1,500,000, sera le minimum des dépenses pour les travaux de chemin de fer dans les limites de la province, à partir de la date que les études seront suffisamment complètes pour permettre d'appliquer ce montant à des travaux de construction. En fixant ce montant, j'ai compris que, comme il est dans l'intérêt du gouvernement fédéral de hâter autant que possible l'achèvement de ces travaux que l'on va entreprendre, on dépensera au-dessus de \$2,000,000, autant qu'il sera possible, chaque année.

"5. Enfin, le ou avant le 31 décembre 1890, le chemin de fer sera terminé et ouvert à la circulation depuis la côte du Pacifique jusqu'à un point de l'extrémité ouest du lac Supérieur, point auquel il se reliera aux lignes de chemin de fer actuellement existantes sur une certaine partie du territoire des Etats-Unis, et aux lignes de navigation sur les eaux canadiennes. La construction actuelle du chemin de fer, au nord du lac Supérieur, ne me semble pas nécessaire pour le moment, et l'époque où l'on commencera cette entreprise devra dépendre du développement de la région. J'espère néanmoins que le jour n'est pas très-éloigné où il y aura une ligne continue de ce chemin de fer sur le territoire du Canada, et je considère cette partie du projet comme différée plutôt qu'abandonnée."

Je tiens à signaler le fait qu'au nord de San-Francisco, il n'existe pas de havre aussi avantageux que celui de Nanaimo. Le chemin de fer devra aboutir au bord de la mer et je maintiens que Nanaimo est le meilleur terme que l'on puisse choisir. La population du Canada en rappelant au pouvoir l'honorable chef de l'administration, lui a tacitement imposé l'obligation de continuer cette ligne. Mais voici l'honorable député de Durham-Ouest qui nous dit que les travaux de la ligne devraient être différés.

Ce délai n'aura pas lieu. La marche du progrès exige que la construction de cette ligne soit achevée le plus tôt possible. L'honorable ministre des finances s'est procuré l'argent nécessaire. L'honorable ministre des chemins de fer a déjà fait transporter sur les bords de la rivière

Fraser et sur l'île Vancouver assez de lisses pour construire la ligne et le plus tôt le ministre des chemins de fer et la population du Canada seront résolus à terminer la ligne, sera le mieux.

Aujourd'hui, tant que le gouvernement du jour se montrera disposé à nous rendre justice, au lieu de nous prodiguer les injures, nous sommes prêts à accepter la situation ; mais je crois qu'il a fait une erreur en ne commençant pas à Esquimalt pour continuer vers l'Est. En adoptant ce tracé, il eût rendu justice à la partie la plus riche et la plus nombreuse de la population de la Colombie britannique. La province aurait pu fournir les moyens de construire cette ligne.

Nous avons toujours dans le port huit ou dix navires qui attendent des cargaisons et qui sont obligés d'employer des remorqueurs à grands frais puisqu'ils paient 50 centins la tonne, ce qui ajouté aux frais extra de pilotage, élève les frais à 75 centins la tonne ou à un penny par tonne et par mille. Or, en Europe, on considère que c'est là un bon prix pour le transport par chemin de fer.

En Angleterre, le transport du charbon par chemin de fer coûte un penny par mille. A ce propos, je dirai encore que la construction de cette ligne coûtera bien moins cher que celle d'une ligne semblable en Angleterre et aux Etats-Unis.

UNE VOIX : Adopté.

M. BUNSTER : Eh ! oui, "adopté !" comme le programme du gouvernement le sera, j'en ai l'espoir.

Après avoir parlé de la section de la ligne qui se trouvera sur l'île, je dirai quelques mots de la grande voie continentale qui doit relier les deux océans. On a beaucoup parlé des chemins de fer américains. Voyons quels résultats ils ont produits. J'ai ici un volume intitulé : *Croft's Tourist*. C'est un ouvrage qui contient une foule de renseignements des plus exacts ; l'auteur est un anglais. On y trouve un court historique du chemin de fer américain du Pacifique.

En essayant de faire différer la construction de notre chemin de fer du Pacifique, l'honorable député de Durham-Ouest a eu bien soin de ne pas mentionner les avantages qu'offrirait ce chemin de fer non-seulement au Canada à la Grande-Bretagne, en cas de guerre.

C'est une entreprise nationale. L'Angleterre est prête à fournir \$20,000,000 à

à sir John A. Macdonald, le très-honorable député de Victoria, du moment où il les demandera. Nous savons tous que la Grande-Bretagne est la reine des mers depuis un temps immémorial et elle prétend conserver sa souveraineté, nul ne le sait mieux que notre chef, sir John. Il sait qu'il peut toujours se présenter en Angleterre ; il sait que nous pouvons fournir les matières premières aux fabricants anglais. Nous désirons la construction de cette voie ferrée, et il saura atteindre ce but. Il est allé en Angleterre l'an dernier et il a obtenu tout l'argent qu'il désirait. Il serait absurde, ce serait un acte frauduleux de revenir sur le marché conclu avec cette jeune province, bien qu'il porte la date du 1er avril, comme l'honorable député de Durham-Ouest s'est plu à le faire observer. Je lui dirai, à ce propos, que si le marché a été conclu le 1er avril, les habitants de la Colombie n'ignorent pas du tout s'ils ont fait un bon marché, oui ou non. Mais, jusqu'à présent, au lieu de voir construire le chemin de fer, nous n'avons vu nous arriver que des injures, et sans la confiance qu'elle a dans le gouvernement actuel, la Colombie britannique abandonnerait le Canada pour aller de nouveau demander protection au vieux drapeau qui a bravé les combats et les tempêtes depuis un millier d'années.

Quand les Américains commencèrent la ligne que je viens de mentionner, la première opération importante à laquelle on dut songer, fut de se procurer les fonds nécessaires et en lisant l'historique de l'entreprise, on voit que ce furent deux jeunes anglais qui négocièrent les bons et menèrent l'entreprise à bonne fin. Or, quel a été le résultat de ce succès ? La ligne est construite, la région qu'elle traverse est maintenant peuplée, et je dirai à l'honorable député de Durham-Ouest que les terres s'y vendent de \$12 à \$25 l'acre.

La carte qu'il a produite l'autre soir me fournira une comparaison. La partie colorée y représente la forêt dont le sol est éminemment précieux lorsqu'il est défriché est fait. Mais d'après cette carte même, (et j'ai mesuré d'après l'échelle à laquelle elle est dressée), nous trouvons une vallée de 500 milles sur 100. Et cette vallée est la meilleure partie du pays, la prairie dont le sol est reconnu le meilleur du Canada, parce qu'il se trouve

naturellement défriché et prêt à la culture.

Je ne parlerai pas de nos mines d'or et de charbon, parce que j'en ai déjà dit un mot. Mais je veux parler de l'île de Vancouver. Nos gisements de houille ne sont pas inférieurs à ceux de la Pennsylvanie et de l'Angleterre. Chacun peut vérifier l'exactitude de ce que j'affirme ici. Nos rivières, chacun le sait, abondent en poisson dont on pourrait charger des navires sur la rivière Fraser et les havres de Victoria pour les expédier dans toutes les parties du monde.

Des hommes compétents, en Angleterre, ont déclaré que notre poisson—le saumon surtout—est de qualité supérieure à celui de toutes les autres parties du monde. Mais, malgré tous ces avantages, nous avons dû subir dernièrement l'exclusion des marchés américains par suite du droit qui a été imposé sur les boîtes à poisson.

Cela me rappelle, monsieur l'Orateur, ce que nous avons souffert pour demeurer dans la Confédération et rester fidèles au Canada; si nous ne formions point parti de cette Confédération, si nous n'étions pas fidèles au vieux drapeau, nous pourrions faire des traités avec nos voisins et échapper à bien des difficultés dont nous souffrons maintenant. Nous pourrions conclure des traités avec les Etats-Unis que l'honorable député de Durham-Ouest a tellement vanté aujourd'hui. Il a élevé jusqu'aux nues les avantages qu'offrent les Etats-Unis, et cela en présence du fait que notre pays vaut mieux que le leur, et que nous leur serons bien supérieurs lorsque nous aurons ce chemin de fer.

La nation canadienne sera alors la plus grande nation du monde. Mais il faudra que l'honorable député de Durham-Ouest et l'honorable chef du gouvernement changent leurs programmes. Le *(trip)* nous l'explique dans une gravure pleine de vérité; la voici: chacun peut les regarder.

L'honorable député de Durham-Ouest fait flotter le signal de danger et essaie de barrer le chemin à la locomotive du gouvernement qui s'avance à toute vapeur. Mais cette gravure représente aussi un chef de ligne qui éloigne l'honorable député de Durham-Ouest de la voie en le tirant par l'oreille; et ce même chef tient l'honorable député de Lambton (monsieur Mackenzie) dans une très pénible posi-

tion; il tient la pauvre victime couchée sur le dos et lui presse le corps de son énorme pied; les deux victimes sont évidemment achevées.

Cette gravure indique à quoi se réduit leur opposition à cette grande entreprise. Mais en dépit de tous leurs efforts, je suis persuadé que l'honorable premier ministre veillera à ce que la ligne soit construite le plus tôt possible, afin qu'il puisse venir nous rendre visite par cette voie. Il y mettra tous ses soins. Il n'aime pas, m'a-t-il dit lui-même, les voyages sur mer et préfère voyager en chemin de fer. Nous nous résignerons donc à ne pas le voir chez nous tant que la ligne ne sera pas terminée.

UNE VOIX: Veuillez me faire voir cette gravure.

M. BUNSTER: Je vais la faire eucadrer, car elle deviendra historique. Comme je viens de le dire, l'honorable premier ministre a promis de nous rendre visite citôt que la ligne sera terminée. Je sais qu'il a l'intention de la faire terminer avant les prochaines élections.

PLUSIEURS VOIX: Ah! ah!

M. BUNSTER: Riez tant qu'il vous plaira. Les élections n'auront lieu que dans trois ou quatre ans, et il sait que la construction de la ligne est, pour lui, un moyen doublement sûr de gagner ces élections.

Combien de temps pense-t-on que les Américains ont mis à construire leur chemin de fer du Pacifique? Au début des travaux, Geo. Francis Train avait prédit que la ligne serait construite au bout de cinq ans et l'histoire dira que la ligne a été construite et livrée à la circulation dans trois ans, six mois et dix jours. Cela prouve que mes prévisions sont justes. L'honorable premier ministre fera construire notre ligne du Pacifique dans trois ans et six mois; c'est du moins son devoir. Il a les fonds et la capacité, et nous avons assez de bras en Canada pour assurer ce résultat. S'il ne faisait pas ainsi achever la ligne, je ne voterai pas pour lui à la prochaine élection. Ce sera une petite vengeance de toutes les injures que nous avons reçues. Nos ministres ne sont pas hommes à rendre inutiles les immenses ressources de notre pays, faute de voies de communication.

Le Canada envoie aujourd'hui des res-

sources aux pauvres d'Irlande. Il pourrait leur rendre un bien plus grand service en les attirant ici pour les faire défricher notre sol et développer nos ressources, c'est-à-dire s'assurer une heureuse existence tout en rendant service à notre pays. Dans son discours de longue haleine qui a duré cinq ou six heures ou mieux près de deux jours, l'honorable député de Durham-Ouest nous a parlé beaucoup des taxes. Or, quel est le peuple qui peut espérer construire des chemins de fer sans se taxer? La Colombie britannique s'est imposé des taxes. Quand nous sommes entrés dans la Confédération, nos marchandises sujettes aux droits payaient 10 ou 12 pour cent; aujourd'hui, elles paient 20 pour cent. Mais nous avons l'avantage d'exporter plus que nous n'importons. Notre sol produit le blé et toutes les céréales en abondance; nos mines d'or et de houille sont inépuisables, comme je l'ai déjà dit; nous avons, en abondance, le plus beau poisson du monde; tout ce qu'il nous faut, c'est une population un peu plus nombreuse et l'établissement de filatures et autres fabriques qui sera le résultat de la politique du gouvernement appelée la politique nationale.

L'honorable député m'a fait singulièrement plaisir en parlant du voyage de M. Edgar à la Colombie britannique. Il est venu offrir \$750,000 pour acheter la Colombie britannique.

M. MACKENZIE: Non, ce n'était point l'objet de sa mission.

M. BUNSTER: Vraiment oui; mais nous n'étions pas à vendre. Si j'avais le temps, je pourrais montrer à l'honorable monsieur la page du livre bleu où se trouve la preuve de ce que j'affirme. Mais nous avons eu aussi la visite d'un noble lord envoyé par l'ancienne administration. On a beaucoup parlé de cette visite, mais j'aimerais à savoir laquelle de ses promesses a été remplie. La mère-patrie même s'est crue insultée parce qu'on n'avait pas mis à exécution les termes d'un traité solennellement conclu. La Colombie britannique a rempli sa part des obligations, à son détriment. A la demande du gouvernement canadien, elle a réservé une bande de terres de vingt milles le long de la ligne du chemin de fer, sur l'île Vancouver, ce qui a eu pour effet de diriger la colonisation vers la terre ferme. Les colons se rendaient sur l'île et, dans l'état actuel des choses, ils se voyaient

forcés de gagner la terre ferme dans la colonie ou sur le territoire américain. Je crois qu'une enquête sérieuse démontrerait que nous avons droit à des dommages-intérêts. Mais que nous a-t-on dit dans le cours du débat? L'honorable député de Durham-Ouest nous a dit que l'on avait usé de séduction pour attirer la Colombie britannique dans la Confédération des provinces.

M. BLAKE: Oh! non.

M. BUNSTER: Je demande bien pardon à l'honorable monsieur; je m'en remets au rapport officiel des débats. J'ai été peiné d'entendre prononcer le mot séduction en présence des dames. Nous sommes fatigués des insultes prodiguées à notre province. Les honorables messieurs qui nous injurient n'ont qu'un seul moyen de se bien renseigner; c'est de faire le voyage de la Colombie britannique où ils trouveront une terre tout aussi hospitalière qu'aucune partie du Canada, je leur en donne l'assurance. Nous avons plus de ressources naturelles que tout le reste du Canada; nos havres sont ouverts et accessibles toute l'année; il ne sont pas fermés une partie de l'année comme ici. Nous avons des montagnes d'or, nos rivières abondent en poisson et le chasseur peut toujours tuer un buffle pour donner la subsistance à sa famille. Mais j'ai occupé assez longtemps l'attention de la Chambre et je crois que l'honorable député de Victoria, (sir John A. Macdonald) saura, mieux que moi, rendre justice à la cause de la Colombie britannique. Je m'en remets donc à lui.

M. LANGEVIN: Lorsqu'il y a huit ou neuf ans, cette question du chemin de fer du Pacifique fut soumise à la Chambre, elle nous apparut à tous comme l'une des plus importantes, des plus considérables questions dont la Chambre pût jamais avoir à se préoccuper. Cette question n'a rien perdu du poids ou de l'intérêt qu'elle avait à l'époque. Au contraire, d'année en année, le pays a attaché une importance toujours croissante à cette grande entreprise. Ce soir même, la question acquiert un intérêt plus grand encore du fait que l'honorable député de Durham-Ouest propose de différer la construction d'une des plus importantes sections de la ligne. Je devrais dire que la question du chemin de fer du Pacifique disparaît devant cette autre question beaucoup plus considérable:

“Continuerons-nous à maintenir notre grande Confédération dans son intégrité ?” Le fait est que la proposition de l'honorable député de Durham-Ouest, faite, je suppose, au nom de la gauche, n'est rien moins qu'une répudiation. Quand la Colombie britannique envoya ses délégués pour régler, avec le gouvernement du Canada, les conditions de son entrée dans la Confédération, une des conditions était que nous construirions le chemin de fer du Pacifique. Le gouvernement du Canada souscrivit à cette condition. Elle fut soumise à ce parlement, qui lui accorda sa sanction. Les honorables membres de la gauche ont pu avoir des opinions adverses relativement à l'opportunité de s'engager, à cette époque, dans une aussi grande entreprise ; mais l'acte du parlement fut adopté et devint la loi du pays, et il ne restait plus aux membres de la gauche, comme à ceux de la droite, qu'à s'incliner en se soumettant à la loi.

Quand l'administration de 1873 sortit de charge et que celle des honorables messieurs de la gauche arriva au pouvoir, elle ne répudia pas cette clause de la Confédération ou de l'union de la Colombie britannique avec le Canada. Ces honorables messieurs se mirent en devoir d'exécuter cette grande entreprise, et la seule différence d'opinion que nous pûmes constater entre les membres de l'administration et leurs partisans, se manifesta lorsque la question du chemin de fer d'Esquimalt et de Nanaimo fut proposée à la Chambre. Alors, l'honorable député de Durham-Ouest, se séparant de son parti, vota avec quelques amis contre la mesure, et le gouvernement du jour n'eut pas assez de détermination ou d'influence pour faire adopter la mesure par la Chambre Haute. Si le gouvernement eût seulement exprimé le désir de voir adopter le bill, malgré le vote contraire de l'honorable député de Durham-Ouest, le bill serait devenu loi. Mais une influence agissait derrière le trône—influence qui existe peut-être encore derrière le chef de l'opposition. Cette influence était plus forte que le gouvernement, et la loi décrétant la construction de la ligne entre Esquimalt et Nanaimo fut rejetée. Malgré ce rejet, de 1874 à 1878, le gouvernement continua les travaux de construction de la ligne. Il en entreprit une section partant de la baie du Tonnerre et se dirigeant vers l'ouest, et une autre section plus

M. LANGEVIN.

éloignée, en laissant un intervalle de 185 milles entre celle-ci et la première.

Si je ne me trompe, l'honorable député de Lambton, qui était alors chef du cabinet, demanda des soumissions pour les quatre sections situées à la Colombie britannique, et contre l'adjudication desquelles l'honorable député de Durham-Ouest avait si violemment protesté. A cette époque, il me semble, l'honorable député de Durham-Ouest était un des plus fermes soutiens de l'administration Mackenzie. En outre, je crois que, dernièrement, l'honorable député de Lambton a déclaré qu'il n'avait jamais eu l'intention de construire les quatre sections dont il s'agit.

M. MACKENZIE : Je n'ai point dit pareille chose.

M. LANGEVIN : J'ai compris, par les paroles de l'honorable monsieur, qu'il n'était pas décidé à faire exécuter les travaux sur ces quatre sections. Mais mon honorable ami le ministre des chemins de fer a démontré que la décision ne fut pas prise ; l'honorable monsieur avait résolu et adjugé un contrat pour le transport de 6,000 tonnes de lisses de Victoria à la rivière Fraser. L'honorable monsieur avait adjugé un contrat pour le transport, et, malgré cela, il nous assure que la construction du chemin de fer n'était pas décidée ! L'honorable monsieur affirme le contraire. Il n'a pas oublié, sans doute, ce qu'il a dit en certaine autre occasion. A lui de concilier ce qu'il affirmait alors et ce qu'il vient de dire. Pendant les élections du mois de septembre 1878, à Ottawa, il s'exprimait ainsi ; je cite le rapport de son organe, le *Free Press*.

“A l'ouest, nous avons, actuellement, presque achevé 302 milles de la ligne, et, dans le cours de l'année, nous construirons au moins 200 milles de la ligne. A la Colombie britannique, nous n'avons encore fait transporter que 6,000 tonneaux de lisses jusqu'à Yale, où nous commencerons la pose le printemps prochain, si le parlement sanctionne le contrat pour la construction de la ligne jusqu'à Kamloops.”

Et pourtant, l'honorable monsieur n'avait pas décidé de continuer ces travaux ?

M. MACKENZIE : Certainement non.

M. LANGEVIN : Mais l'honorable monsieur a déclaré auparavant que les électeurs en avaient décidé ainsi. De deux choses l'une : ou il a trompé les électeurs d'Ottawa, ou il a trompé la Chambre. A cette époque, le député de Durham-Ouest appuyait l'ancienne administra-

tion et avait été le collègue de l'honorable premier ministre ; il avait souscrit à son programme et ne s'était encore jamais séparé de lui sur la question de continuer les travaux du chemin de fer.

Mais quel changement ! Aussitôt que les anciens ministres sortirent de charge, leur parti ne regarda plus la question du chemin de fer du Pacifique au même point de vue. L'honorable député de Durham-Ouest, pour un, s'effraya du projet de construire plus de quatre sections à la Colombie britannique. Tout devint sombre pour lui et son parti. Cette entreprise, que l'administration précédente n'avait pas voulu entreprendre d'exécuter, allait nous conduire à la ruine la plus complète.

Quelle est donc la cause du changement dont nous sommes témoins aujourd'hui ? La voici : Au lieu d'accumuler des déficits considérables, nous avons pris les moyens de les prévenir et, en même temps, d'exécuter les travaux publics dans tout le pays. L'honorable député de Durham-Ouest ne devrait pas oublier qu'il a accepté les conditions Carnarvon arrachées à l'ancienne administration. Naturellement, l'ancienne administration y avait inséré une clause interdisant l'augmentation des taxes ; mais c'était après avoir augmenté ces taxes de \$3,000,000. Maintenant, l'ancienne administration a-t-elle fait face aux dépenses ordinaires avec cet excédant de \$3,000,000 de taxes ? Non. Tant qu'elle a été au pouvoir, elle n'a fait qu'accumuler les dettes auxquelles nous sommes maintenant obligés de faire face. L'honorable monsieur dit que l'administration n'accepta pas ces conditions sans la sanction du parlement. Nul doute qu'elles ont été acceptées par le pays. Il était compris que l'on dépenserait \$2,000,000 par année à la Colombie britannique ; mais les honorables messieurs de la gauche, appliquant à cette province leurs façons ordinaires d'agir, envoyèrent une commission à la Colombie britannique. La province ne voulut point accepter \$750,000 pour renoncer au premier marché.

Jusqu'alors, l'honorable monsieur ne voulait pas répudier entièrement l'entreprise. Mais son cabinet offrait ce montant à la province pour l'empêcher de manifester son mécontentement au sujet du délai apporté à l'exécution des travaux, ainsi que l'honorable député de Durham-Ouest explique la chose. Mais la Colombie

britannique n'était pas assez pauvre, assez réduite pour se laisser acheter ainsi, et elle se dit : " Nous avons un traité avec le Canada, qui—nous le savons—a suffisamment d'esprit de justice et d'amour-propre pour reconnaître les droits d'une province petite et faible comme la Colombie britannique." Elle avait raison ; elle a sagement agi en prenant la parole du gouvernement actuel lorsqu'il lui a promis de continuer le chemin de fer ; et, bien qu'on n'ait pas commencé les travaux avant le mois de janvier dernier, la province savait que ce n'était pas notre faute et avait confiance que les contrats seraient bientôt adjugés. Actuellement, si la population de la Colombie britannique s'aperçoit que la ligne n'avance pas avec toute la rapidité possible, elle ne se plaindra pas, parce qu'elle sait que nous agissons de bonne foi et que, si nous ne dépensons pas d'autres millions, c'est que nous n'en avons pas les moyens. Elle sait que nous exécutons les travaux graduellement et sûrement. Nous ne voulons point plonger le pays dans les dettes et l'entraîner à la ruine, comme l'affirme l'honorable député de Durham-Ouest. Nous voulons simplement agir de bonne foi avec la Colombie britannique, et cela ne nous coûtera point la somme énorme que l'honorable monsieur pense. Nous voulons construire une bonne ligne, un chemin de colonisation, comme ç'a été l'intention dès le commencement. Nous pourrions utiliser un grand nombre de pentes et de coudes naturels, et construire ainsi le chemin de fer du Pacifique jusqu'aux provinces plus anciennes, sans que les frais de construction grèvent trop le pays.

L'honorable député de Durham-Ouest cherche à gagner les sympathies et les votes irlandais en exprimant son grand respect pour les droits et réclamations de cette nationalité ; il va même jusqu'à approuver les " Home Rulers," et prédit que le récent changement d'administration, en Angleterre, aura d'heureux effets pour l'Irlande. Je ne doute point que justice soit rendue à l'Irlande, quelle que soit l'administration aux affaires, de même que justice a été rendue à nos ancêtres dans leur lutte pour le gouvernement responsable. Nous sommes aussi favorables aux Irlandais que l'honorable monsieur, et nous leur avons témoigné notre sympathie en demandant au parlement un crédit de \$100,000 pour les populations pauvres

d'Irlande. Notre seul regret est de n'avoir pu leur offrir davantage. Mais, dans la circonstance actuelle, pas plus que dans toute autre, nous ne voulons faire parade de nos sympathies. Il convenait de les manifester en temps opportun ; mais je me demande pourquoi l'honorable monsieur fait appel aux sympathies irlandaises à propos du chemin de fer du Pacifique ?

L'honorable monsieur a essayé encore de surprendre les sympathies de tous les honorables représentants de la province de Québec et de les enrôler sous sa bannière. " Quel mauvais gouvernement, a-t-il dit, est celui qui refuse à la province de Québec un chemin de fer la reliant au chemin de fer du Pacifique, après avoir dépensé \$11,000,000 pour le beau chemin de fer de Québec à Ottawa ! " Puis, s'adressant aux honorables représentants de la province de Québec : " Le gouvernement ne prolongera pas la chemin de fer du Pacifique assez loin pour le relier avec votre ligne ; ainsi, faites bien attention ; ne manquez pas cette occasion de voter contre vos amis ; ma motion propose de suspendre la construction du chemin de fer à la Colombie britannique." La motion parle-t-elle de l'extrémité Est du chemin de fer du Pacifique ? Elle n'en dit pas un mot. L'honorable monsieur aurait donc bien pu se dispenser de faire cet appel. Le gouvernement n'a pas changé son programme, qui comporte la construction d'une ligne non-interrompue de chemins de fer de l'Atlantique au Pacifique. Les étendues navigables ne formeront point partie de la ligne, comme le voulait l'ancienne administration. Mais nous devons prendre le temps nécessaire pour construire la ligne. Nous pouvons dire, en toute sincérité, à nos partisans que nous achevons la section de 185 milles entre Fort-William et Selkirk, que nous avons adjugé le contrat d'une section de 200 milles dans les prairies de l'Ouest, et que nous faisons travailler sur les quatre sections de la Colombie britannique que l'ancienne administration avait données à contrat et décidé de construire.

La ligne ne coûtera pas la somme considérable que l'honorable député de Durham-Ouest suppose. Il parle d'une dépense de \$120,000,000. Si nous construisions un chemin de fer de 24 à 26 pieds d'inclinaison au mille, la ligne pour-

rait coûter cette somme. Mais, comme le gouvernement l'a déclaré, ce n'est pas son intention de construire un chemin de fer avec des inclinaisons aussi faibles. Elles conviennent et sont même essentielles pour la partie de la ligne qui servira au trafic des prairies, de la Rivière-Rouge à la baie du Tonnerre. Il est nécessaire que la construction de la ligne soit aussi parfaite que possible, à inclinaisons faibles et coudes convenables ; nous devons rechercher les inclinaisons les plus faibles que nous pourrions obtenir dans les circonstances. Mais nous ne prétendons point, pour cela, entreprendre à la fois toutes les sections de la ligne. Nous procéderons graduellement. Le reliement des chemins de fer de Québec et d'Ontario s'opérera aussi lorsque la section entre le lac Nipissing et le tronc principal sera construite. Pendant que j'en suis sur ce sujet, je citerai un paragraphe du *Globe*, organe des honorables messieurs de la gauche ; ce paragraphe a trait à l'extrémité Est de la ligne :

" Nous arrivons maintenant à la section du lac Supérieur, section qui est certainement de nécessité politique, mais ne sera pas requise avant que la ligne des prairies soit achevée et reliée à la baie du Tonnerre. On peut raisonnablement supposer, comme nous l'avons démontré, qu'une population d'au moins un demi-million d'âmes sera établie sur les plaines, lorsque le chemin de fer du Pacifique atteindra les Montagnes Rocheuses. Chaque famille qui ira s'y établir ensuite augmentera la quantité des produits offerts à l'exportation. La population des Etats-Unis a doublé en vingt-cinq ans ; dans plusieurs districts de l'Ouest, la population a doublé en dix ans. Le Nord-Ouest canadien gagnera continuellement par l'immigration, et, comme il arrive toujours dans les régions où l'on peut aisément se procurer des terres fertiles, les naissances seront très nombreuses. Vers l'époque où l'on achèvera la ligne jusqu'aux Montagnes Rocheuses, il sera bon de pousser la construction autour du lac Supérieur, parce qu'avant qu'on ait pu l'achever en travaillant à une vitesse raisonnable, un trafic considérable en attendra l'ouverture. La section du lac Supérieur, depuis le terminus Est du tronc principal du Pacifique jusqu'au Fort William, aura 620 milles de longueur, et, quand elle sera achevée, elle offrira une voie au trafic du Nord-Ouest canadien et à celui d'une partie du Nord-Ouest américain, tout en constituant la ligne la plus courte, par voie ferrée, pour arriver à la mer. Cette section n'est pas nécessaire tant que les prairies n'auront pas été ouvertes par la ligne des Montagnes Rocheuses. Quand cette dernière sera construite, on pourra, en toute sûreté, achever l'autre qui sera la ligne du commerce, rapportera davantage d'année en année, et deviendra finalement d'une grande importance."

Telle est l'opinion du journal le *Globe*, et nul doute que la grande majorité, au moins, des honorables messieurs de la gauche ne répudiera pas cet article.

L'honorable député de Durham-Ouest a contesté les chiffres cités par mon honorable ami le ministre des chemins de fer pour établir le coût de construction de la ligne, de la baie du Tonnerre à Burrard Inlet. L'honorable monsieur a fait ses calculs ; c'est un nouveau rôle qu'il joue, lui avocat : rarement nous l'avons vu aussi plongé dans les chiffres qu'il l'était ce soir. N'ayant pas manié de chiffres depuis quelque temps, il a voulu s'en donner à son aise. En calculant le coût de construction de la ligne, il a cru qu'il pouvait fort bien se permettre de doubler l'évaluation faite par M. Fleming. Hier, le ministre des chemins de fer a déclaré que la première portion de la ligne, entre Fort William et Selkirk, coûterait \$17,000,000 ; de Selkirk à la vallée de Jasper, \$13,000,000 ; de la vallée de Jasper au Fort Moody, y compris le matériel et les travaux d'ingénieurs, \$30,000,000, soit un total de \$60,000,000. En ajoutant à ce chiffre les frais d'études, explorations, etc., préliminaires, soit \$4,869,000, on arrive à un total de \$64,869,000. Il faut ajouter encore le coût d'une section du chemin de fer du Pacifique, entre Nipissing et le Fort William, \$24,000,000, à raison de \$40,000 par mille ; mais il est plus probable que le coût de construction du mille ne sera que de \$30,000, et, alors, cette section coûterait \$18,000,000, qui, ajoutés aux \$64,000,000, donnent un grand total de \$82,869,000. L'honorable monsieur a voulu convaincre la Chambre que ces chiffres ont été arrangés pour les besoins du moment ; qu'ils ne sont basés sur aucune donnée précise ; que nous ne saurions produire les résultats d'un examen et de calculs soignés, de calculs qu'un ingénieur pourrait soumettre au chef de son département. Puisqu'il en est ainsi, qu'on veuille bien me permettre d'indiquer à la Chambre les données sur lesquelles l'ingénieur en chef a basé ces chiffres. Il est bon que la Chambre sache que ces chiffres n'ont pas été simplement arrangés pour démontrer que le chemin de fer coûtera \$64,000,000, plus le coût de la portion qui reliera Nipissing au Fort William, soit \$82,000,000 pour le coût total. L'ingénieur en chef a fourni les

données sur lesquelles il a basé ses calculs ; je vais lire sa lettre :

"OTTAWA, le 15 avril 1880.

"A l'honorable sir Charles Tupper, K.C.M.G., ministre des chemins de fer et des canaux.

"ÉVALUATION DU COÛT DE CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

"Monsieur, — J'ai l'honneur de soumettre l'évaluation suivante des dépenses probablement nécessaires pour mettre le chemin de fer canadien du Pacifique en opération, du lac Supérieur au Fort Moody. Relativement au chemin de fer, le gouvernement a adopté, je crois, le programme suivant :

"1. Construire la section entre le lac Supérieur et la rivière Rouge, en adoptant les faibles pentes et les courbes restreintes indiquées dans mon rapport qui a été soumis au parlement, de manière à assurer le transport à bon marché et à se procurer, vers l'époque de l'ouverture de la ligne, un matériel roulant et des dépendances générales qui puissent suffire au trafic sur lequel on compte.

"2. Procéder aux travaux à l'ouest de la rivière Rouge en construisant 200 milles suivant le tracé récemment déterminé. La chaussée devra être telle que celle qui est décrite dans le 49ème contrat et dans les soumissions dernièrement reçues pour le 66ème contrat.

"Procéder à la construction de 125 milles, à la Colombie britannique, aux termes des contrats Nos. 60, 61, 62 et 63. Sur le parcours de ces 125 milles, les dépenses seront limitées conformément aux termes du contrat et aux vues exprimées dans ma lettre du 22 novembre dernier.

"Procéder graduellement sur les sections intermédiaires.

"Ne point adjoindre de nouvelles sections à la Colombie britannique jusqu'à ce que les 125 milles soient achevés ou bien avancés, pour empêcher ainsi l'augmentation subite du prix de la main-d'œuvre.

"A l'ouest de Manitoba, ne construire la ligne, dans les prairies, qu'à mesure que la colonisation avancera.

"Dans mon rapport de l'an dernier, j'ai fixé à \$18,000,000 le coût de la section entre le lac Supérieur et la rivière Rouge. Depuis lors, les mesures prises pour réduire les dépenses sur les 185 milles qui séparent la rivière des Anglais de Keewatin, ont assez bien réussi que l'on a pu réduire le parcours de 33 milles et l'évaluation d'environ \$500,000. On s'est procuré les lisses, pour l'exécution de ces deux contrats, à un prix beaucoup plus faible que celui qui était porté dans l'évaluation. Quelles que soient les dépenses qu'exigeront les dépendances et le matériel roulant, à mesure que le trafic augmentera, je suis persuadé qu'en dépensant \$17,000,000, on pourra ouvrir, entre le Fort William et Selkirk, une ligne bien équipée pour le trafic sur lequel on peut compter.

"A l'ouest de la rivière Rouge, 100 milles ont été adjugés et on a reçu des soumissions pour une seconde section de 100 milles. On a résolu de construire et équiper ces deux sections de la manière la plus économique,

évitant toute dépense qui ne sera pas absolument nécessaire pour rendre la ligne immédiatement utile à la colonisation de la région. La ligne ne sera que partiellement ballastée, afin qu'on puisse l'utiliser comme chemin de colonisation ; on ne complétera le ballastage que quand il deviendra nécessaire d'y faire passer des convois à grande vitesse. On ne se procurera que le matériel suffisant pour les besoins immédiats, et la ligne ne sera complètement équipée que quand la région sera peuplée et que le roulement exigera une augmentation du matériel.

“ Me basant sur ces données et sur celles que me fournissent les contrats déjà adjugés et les soumissions dernièrement reçues, je pense que l'évaluation suivante couvre les dépenses nécessaires pour ouvrir la ligne du lac Supérieur à la côte du Pacifique :

46 milles, du Fort William à Selkirk, pentes douces, y compris un matériel roulant suffisant et les travaux d'ingénieurs pendant la construction.....	\$17,000,000
100 milles, de Selkirk à la vallée de Jasper, équipement partiel, etc.	13,000,000
550 milles, de la vallée de Jasper à Port Moody, équipement partiel, etc. ; de Jasper au lac Kamloops, 355 milles à \$43,660.....	\$15,500,000
Du lac Kamloops à Yale, 125 milles à \$80,000..	10,000,000
De Yale à Port Moody, 90 milles à \$38,888...	3,500,000
	\$29,000,000
A ajouter.....	1,000,000
	<hr/> 30,000,000
Nombre total de milles; 1,956.....	\$60,000,000

“ L'évaluation précédente ne comprend pas les frais d'exploration et les études préliminaires dans toute la région au nord du lac Nipissing jusqu'à la baie de James, à l'Est, et d'Esquimalt jusqu'à Port Simpson, à l'Ouest, entre les latitudes 49° et 56° ; ces frais ne sont pas, à proprement parler, imputables à la construction et représenteront.....\$3,119,618. On ne peut les imputer non plus à l'embranchement de Pembina, qui coûtera...\$1,750,000 non plus qu'aux autres montants imputables au compte du chemin de fer du Pacifique.

“ J'ai l'honneur d'être,

“ Monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ SANDFORD FLEMING.”

L'honorable député de Durham-Ouest a encore fait un reproche à mon honorable ami de ce que nous n'avions point de données précises pour déclarer que, du lac Kamloops à Yale, la construction de la ligne coûtera \$10,000,000. Sur ce point, comme sur l'autre, je demande permission

M. LANGEVIN.

à la Chambre de lire un court extrait d'un rapport de monsieur Fleming, rapport qui a servi de base à cette évaluation :

“ J'ai examiné, dit monsieur Fleming, les prix indiqués dans les soumissions les plus basses ; ils s'accordent généralement bien et sont les mêmes que les prix d'autres travaux récemment donnés à contrat sur d'autres sections de la ligne. Je crois que des entrepreneurs responsables et expérimentés ne pourraient sûrement entreprendre pareils travaux à des prix moindres.

“ Le chiffre des soumissions les plus basses, pour les quatre sections, est, comme je l'ai déjà dit, \$9,167,040. On se rappellera que la nature du contrat dont il s'agit ici diffère essentiellement de celle des contrats ordinaires. Le montant du contrat ne doit pas excéder ce chiffre, mais il peut être beaucoup moindre.— (Voir les clauses 5, 6 et 7.)

“ Les ingénieurs qui ont fait les études et les calculs m'informent que les quantités sont pleinement indiquées et qu'on pourra considérablement les réduire dans l'exécution des travaux. En outre, je suis persuadé qu'en faisant une étude excessivement soignée du tracé définitif, en réduisant les coudes par endroits, en mettant le plus grand soin à adapter l'alignement aux sinuosités et aux inégalités soudaines et considérables du terrain, en substituant aux constructions les plus coûteuses celles qui coûtent le moins, quand la chose pourra se faire sans danger, en n'exécutant que des travaux absolument nécessaires, on arrivera à une réduction très marquée.”

La Chambre peut voir, par cet extrait, avec quelle précaution le gouvernement agit dans toute cette affaire. Nous avons soigneusement gardé le pouvoir de suspendre les travaux à un moment donné, si cette mesure devenait nécessaire, ou de réduire la quantité des travaux ainsi que les dépenses. Le gouvernement a plein contrôle sur les entrepreneurs. S'il survenait une crise financière, il nous suffirait de suspendre l'exécution des contrats, et le gouvernement n'est responsable aux entrepreneurs que pendant la durée de cette suspension. Par suite, bien que mon honorable ami de Durham-Ouest ait tenté d'effrayer la Chambre, il doit être forcé d'admettre que le gouvernement a l'entier contrôle de l'entreprise. Si nous avons l'argent, nous pouvons continuer les travaux ; les fonds venant à manquer, nous pouvons les suspendre. Le gouvernement a pris des engagements avec la Colombie britannique et il doit les tenir. Au lieu de “gouvernement,” je devrais dire parlement ; car, comme administration, nous dépendons du parlement, qui

peut, à un moment donné, faire suspendre les travaux s'il le juge convenable.

M. MACKENZIE : Mais vous avez aussi l'entier contrôle du parlement.

M. LANGEVIN : Le pays ne reprochera pas cet avantage à notre parti et à notre administration.

En cherchant à prévenir la province de Québec contre l'administration et contre la partie de son programme relative au chemin de fer du Pacifique, l'honorable député de Durham-Ouest aurait dû fournir des preuves de la bonne volonté, des grands services et des grandes concessions dont l'avantage a été conféré à la province de Québec par les honorables messieurs de la gauche. Il aurait dû rappeler aux représentants de cette province comment ils ont été traités, il y a deux ou trois ans, lorsque la même province a fait exposer ses griefs devant cette Chambre. Il aurait dû leur rappeler comment fut accueillie par ces messieurs la pétition présentée à cette Chambre par leur province. Quelle satisfaction lui ont-ils donnée ? En 1878, où était l'honorable député de Durham-Ouest lorsque cette question fut mise aux voix ? Fit-il preuve alors d'une vive sympathie pour la province de Québec et ses représentants ? Son nom paraît-il dans la division des voix qui eut lieu à cette occasion ? Parmi les noms de 70 députés, sur 112, on ne trouve pas celui de l'honorable député de Durham-Ouest, quand il s'agit de voter sur la question Letellier. Il ne voulut point voter pour la province de Québec. Après cela, il est fort douteux que les représentants de la province de Québec se mettent aux ordres de l'honorable député de Durham-Ouest.

Maintenant, nous ferions bien d'étudier un peu l'attitude de l'honorable député de Durham-Ouest dans ces débats au sujet du chemin de fer du Pacifique. Il était opposé à la construction de l'embranchement d'Esquimalt à Nanaimo, et l'honorable député de Lambton n'eut pas le courage de lui résister : il abandonna le bill.

L'honorable député de Durham-Ouest prétendait encore que nous ne sommes pas liés par les conditions Carnarvon. Je suppose que l'honorable député de Lambton dut encore se soumettre et renoncer à ces conditions.

L'honorable député de Durham-Ouest prétendait encore, ou voulait faire croire au pays que le gouvernement du Canada

était engagé, de quelque manière, à construire une voie ferrée à la Colombie britannique. En conséquence, il souscrivit à la proposition de l'honorable député de Lambton d'offrir un dédit de \$150,000 à cette province. L'offre fut refusée. Pourquoi la faisait-on ? Il s'agissait d'offrir une compensation pour les délais apportés à la construction de la ligne à la Colombie britannique.

M. BLAKE : Et pour les délais qui devaient survenir encore.

M. LANGEVIN : Vinrent ensuite les soumissions demandées par l'honorable premier ministre pour les quatre sections de la ligne à la Colombie britannique. L'honorable député de Durham-Ouest consentit.

M. BLAKE : Et comment ?

M. LANGEVIN : En continuant à soutenir l'honorable député de Lambton, et prenant fait et cause pour lui dans les élections.

M. BLAKE : J'étais en Angleterre lorsque ces soumissions furent demandées, et je ne suis revenu qu'au mois de décembre dernier.

M. LANGEVIN : Alors, pourquoi l'honorable monsieur n'a-t-il pas déclaré, sur les hustings, qu'il n'était pas d'accord avec son honorable ami ?

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Parce qu'il n'était pas en Canada lors des élections.

M. BLAKE : J'ai dit que j'avais quitté le Canada avant que ces soumissions eussent été demandées, et que je n'y suis revenu qu'au mois de décembre dernier. Le fait est que j'ai appris il y a quelques mois seulement que ces soumissions avaient été demandées.

M. LANGEVIN : J'accepte la déclaration de l'honorable monsieur ; mais il est étrange qu'il n'ait jamais saisi l'occasion de déclarer également qu'il n'avait pas consenti à cette demande de soumissions et qu'il n'en savait rien. Il est également on ne peut plus étrange que, pendant son absence, l'honorable monsieur n'ait jamais vu un journal canadien et soit resté dans l'ignorance complète de ce qui se passait au pays. L'honorable monsieur nous dit aujourd'hui que, si son honorable ami, le député de Lambton, eût voulu construire ces quatre sections, il s'y serait opposé. Il est maintenant un peu tard pour faire cette déclaration. Il est facile de voir comment l'honorable

monsieur varie. D'abord, il renonce à l'embranchement d'Esquimalt et de Nanaimo ; ensuite, il consent à l'offre d'un dédit de \$150,000 ; enfin, nous sommes témoins de son attitude au sujet de ces quatre contrats.

Maintenant, de quelle façon a-t-il agi l'année dernière ? Persuadé que le gouvernement ferait passer la ligne par Bute Inlet, il a dénoncé son programme, et la gauche a affirmé que nous dépensions \$20,000,000 de plus qu'il n'eût été nécessaire pour construire aussi bien la ligne en la faisant passer par la rivière Fraser. Eussions-nous adopté ce dernier tracé que ces honorables messieurs n'auraient pas manqué de dire : "Pourquoi ne pas adopter notre tracé par la rivière Fraser ? Nous avons demandé des soumissions, et, en les acceptant, vous épargneriez \$20,000,000 au pays ?" Ils ont vu leur petit jeu découvert et se sont mis à blâmer ce qu'ils avaient demandé eux-mêmes.

Mais quelle est la nouvelle tactique de l'honorable député de Durham-Ouest ? Il nous demande de différer l'adjudication de ces contrats, probablement pour nous suggérer ensuite d'abandonner entièrement la construction de la ligne. Mais le pays ne partage point cette opinion. Le pays a besoin de cette voie ferrée, tout comme il avait besoin de l'Intercolonial. Nous ne voulons pas demeurer à la merci de la république voisine. Nous voulons fonder un grand empire dans l'Amérique britannique du Nord. Nous voulons que notre Confédération réussisse, et, pour la faire réussir, il est nécessaire que nous ayons une voie ferrée nous appartenant et aboutissant aux côtes du Pacifique.

Mais nous comprenons la position du pays. Nous ne prétendons pas construire une ligne de 1,956 milles en deux, trois ou quatre ans. Nous prendrons le temps nécessaire pour la construire et nous pousserons les travaux suivant ce que les besoins du pays pourront exiger.

Les honorables députés ont dû être frappés d'une autre chose : c'est la détermination bien arrêtée des honorables messieurs de la gauche — y compris je regrette d'avoir à le dire, l'honorable député de Durham-Ouest — la détermination bien arrêtée de dénigrer notre pays. Du commencement à la fin de son discours, l'honorable monsieur n'a cessé de déprécier

nos ressources et notre pays, en général, et de vanter les Etats-Unis. Il a fait tous ses efforts pour prouver que nos terres ne valent pas celles des Etats-Unis ; que nos institutions ne valent pas non plus celles des Etats-Unis ; que nous ne pouvons attirer une immigration aussi nombreuse qu'aux Etats-Unis ; que nous n'avons pas les moyens de peupler notre Nord-Ouest. Et pourquoi ? Parce que, je suppose, nous sommes ici sur le territoire anglais ; parce que nous avons des institutions anglaises. Je soutiens que les émigrants des îles britanniques n'hésiteront pas à venir dans notre Nord-Ouest, s'ils peuvent y trouver de bonnes terres, avec la protection et les institutions qu'ils auront laissées chez eux. Nous avons, dans cette région, les meilleures terres du monde. Nous y cédon^s gratuitement des terres à l'émigrant pour commencer, et il peut ensuite en acheter d'autres à très-bas prix. Il y trouve les institutions libres de la mère-patrie et la plus grande protection possible. Il aura des communications avec les anciennes provinces sitôt que le chemin de fer sera construit. On attribue aux industries manufacturières des Etats-Unis l'attrait qu'ils offrent à l'émigration étrangère et à celle des provinces les plus anciennes du Canada. Mais il n'y a aucune raison pour qu'une émigration ne se dirige pas très prochainement vers notre Nord-Ouest. Grâce à notre politique nationale, on va voir se développer, dans notre pays, des industries manufacturières qui emploieront tous les bras que le pays peut fournir, et offriront de l'emploi aux émigrants étrangers. Déjà une émigration des Etats-Unis se dirige vers le Nord-Ouest canadien. J'ai vu, l'autre jour, dans un journal, que trois chefs de familles, avec leurs femmes et enfants, viennent d'arriver à Winnipeg en vue de se fixer au Nord-Ouest. On me dit que, l'an dernier, au moins 3,000 émigrants des Etats-Unis sont venus s'établir au Nord-Ouest canadien. L'honorable député de Durham-Ouest prétend que nous n'aurons jamais qu'une faible émigration au Nord-Ouest, et qualifie "d'extravagance absurde" les chiffres mentionnés par mon honorable ami le ministre des chemins de fer. Or, supposons que l'émigration et la vente des terres n'atteignent qu'à la moitié des résultats calculés par mon honorable ami. Cela ne le satisfait pas ; il

trouverait qu'il vient encore trop d'émigrants, et leur suggère des arguments pour les engager à ne point rester en Canada, mais à se rendre aux Etats-Unis, qu'il appelle "ce beau pays." Je ne prétends pas que l'honorable monsieur manque de patriotisme. Mais je crois que, parfois, il oublie ces sentiments patriotiques pour lesquels il est si renommé. Toutefois, j'ai été heureux d'entendre dire à l'honorable monsieur que, cette année et l'année prochaine, nous pouvons compter sur un accroissement considérable du chiffre de l'immigration. Il dit que nous nous trouvons, cette année, dans des circonstances particulières qui nous permettent de compter sur une immigration; peut-être même sera-t-elle plus considérable que dans aucune année antérieure; mais, après cela, elle cessera complètement et tous les émigrants se dirigeront vers les Etats-Unis.

M. BLAKE : L'honorable monsieur dénature mes paroles.

M. LANGÉVIN : La conséquence à tirer des paroles de l'honorable monsieur est assurément celle que j'indique. Si nous devons avoir des émigrants cette année, pourquoi n'en aurions-nous pas l'année prochaine, l'année suivante et ainsi de suite? Les raisons qui les amènent cette année et l'année prochaine les feront aussi venir les années suivantes. A coup sûr, il n'y a aucune raison pour les empêcher de venir. S'il existe réellement des circonstances particulières, c'est que la population des vieux pays est forcée d'émigrer pour vivre, et que le Canada offre des avantages à toutes les classes d'émigrants. L'autre jour, nous avons voté un crédit considérable pour venir en aide à une partie de la population des îles britanniques; nous l'avons voté sans hésitation, de grand cœur, avec le plus grand plaisir, et nous n'avons eu qu'un regret, c'est que nos moyens ne nous permettaient pas de doubler la somme. Une partie de cette population émigrera et viendra ici, comme la chose a déjà eu lieu. Les terres sont d'étendue trop petite, et ils savent qu'en traversant l'Atlantique, ils trouveront à s'établir dans les prairies de l'Ouest, sur le territoire anglais. Ils savent qu'on leur octroiera gratuitement des terres, qu'ils pourront en acheter une plus grande étendue et qu'ils n'auront pas à vivre sous des institutions étrangères. Ils trou-

veront ici des institutions libres; ils y trouveront même le *home rule* dont nous avons tant entendu parler. Ils trouveront ici les institutions qu'ils ont rêvées; ils trouveront ici de leurs compatriotes dans toutes les positions sociales: dans la judicature, au parlement fédéral, dans les législatures locales, au barreau, dans toutes les professions libérales; parmi les marchands, parmi les hommes les plus riches et les plus influents du pays. Dans toutes ces catégories, les Irlandais occupent des positions marquantes; ils sont bien traités et, partout, sur le même pied que nous. Nous sommes toujours heureux de les recevoir, et, si je voulais parler pour ma province, je pourrais dire que quand, à une certaine époque, ces pauvres émigrants furent obligés de se rendre ici en grand nombre, quand plusieurs moururent, frappés d'une maladie épidémique, et pour d'autres causes, leurs enfants ne furent pas abandonnés; ils trouvèrent des personnes bienfaisantes pour les vêtir, les nourrir et en prendre soin, et, aujourd'hui, plusieurs de ces enfants, devenus des hommes, occupent de hautes positions dans le pays. Ils n'étaient pas de notre race; ils n'appartenaient pas à notre nationalité. Mais c'étaient des êtres humains, et nous les avons accueillis dans nos foyers, comme s'ils eussent été nos enfants. Oui, monsieur l'Orateur, les Irlandais trouveront ici une patrie, avec la paix et la satisfaction, et personne n'a besoin de s'alarmer de l'insinuation lancée par l'honorable député de Durham-Ouest, à l'effet qu'ils n'y viendront pas pour vivre sous le même drapeau anglais et sous les mêmes lois qu'en Irlande. Ils ne se laisseront pas prendre à cette argument spécieux; ils savent qu'ils sont aussi libres, en Canada, sous le drapeau anglais, que sous la bannière étoilée des Etats-Unis. Nous avons ici la liberté, monsieur l'Orateur, la liberté parfaite; mais la licence est proscrite.

L'honorable monsieur a prétendu aussi que, pendant plusieurs années, l'honorable premier ministre n'a pas droit de s'attendre à ce que les émigrants qui s'établiront au Nord-Ouest contribuent pour une large part au revenu du pays. Et quelles raisons donne-t-il à l'appui de cette prédiction? Ils auront, dit-il, à construire une maison et une grange, acheter du bétail, des chevaux et des instruments aratoires, pourvoir à leur entretien et à celui de leurs familles, se nourrir et s'ha-

billier, et pour fournir à tous ces besoins, il leur faudra de l'argent comptant. L'honorable monsieur s'efforce, je ne sais pourquoi, d'éloigner les émigrants de notre pays. S'adressant à eux : " Ne venez pas dans ce pays, leur dit-il ; il vous faudra payer comptant tout ce dont vous aurez besoin." Or, monsieur l'Orateur, j'ignore avec quoi ils paient, aux Etats-Unis, les mêmes articles, vêtements, nourriture, instruments aratoires, bétail, chevaux, si ce n'est avec de l'argent comptant. Assurément, aux Etats-Unis, on ne leur donne pas pour rien, bétail, chevaux, instruments aratoires, nourriture et vêtements. N'ont-ils pas à payer tous ces objets aux Etats-Unis comme en Canada ? C'est donc là un triste argument, tout à fait indigne de l'honorable député de Durham-Ouest. Je suis surpris qu'il y attache tant d'importance.

Mais il donne à l'émigrant une autre raison de ne pas venir ici. " Vous aurez, dit-il, à faire la contrebande, et vous la ferez sur une grande échelle." Telle est l'accusation qu'il porte contre les émigrants anglais, contre les Irlandais, les Ecossais, les Anglais et les Canadiens-français. Voici ses propres paroles : " Autant que possible, l'émigrant fera la contrebande et il la fera sur une grande échelle." Voilà comment l'honorable monsieur explique que les émigrants ne contribueront pas au revenu. Pour ma part, je crois que le ministre des douanes n'a pas besoin de surveiller la contrebande dans cette direction.

L'honorable monsieur nous parle ensuite de la valeur de la propriété foncière. Il prétend qu'elle a baissé partout. Cela n'a pas empêché le député de Vancouver de lui répondre que c'est tout le contraire à la Colombie britannique. Mais ce n'est pas la politique fiscale du gouvernement actuel qui a fait baisser la propriété foncière. Si la valeur de la propriété foncière a graduellement et énormément baissé pendant que les honorables messieurs de la gauche étaient au pouvoir, il est de fait notoire que, depuis l'inauguration de la politique nationale, il y a eu amélioration ; la valeur de la propriété foncière a augmenté d'un bout à l'autre du pays.

Parlant des banques et des actions de banques, l'honorable monsieur a dit que plusieurs banques avaient disparu. Qu'il compare aujourd'hui les cotes de la

M. LANGEVIN.

bourse avec les listes de deux ans passés, et il constatera, pour cette année et l'année dernière, une immense différence dans la valeur des actions. Mais il a résolu de ne rien voir de bon dans notre pays ; il ne veut voir et signaler que des ruines et des désastres. C'est l'ancien système. A l'époque où l'honorable monsieur était encore bien jeune, ses amis politiques parlaient aussi de désastres et de ruines ; la manœuvre continue et se perpétuera de génération en génération. Je suis même persuadé que ce mot d'ordre sera répété, à intervalles convenus, par les descendants politiques de ces honorables messieurs, dans dix, quinze, vingt et trente ans. Tant qu'ils ne siègent pas sur les banquettes ministérielles, tant qu'ils ne sont pas au pouvoir, rien ne marche bien, l'avenir apparaît sombre, nous ne pouvons espérer d'émigration.

M. BLAKE : Vous répétez ce que vous disiez pendant les dernières élections.

M. LANGEVIN : L'honorable monsieur dit que je répète des paroles par moi prononcées pendant les dernières élections. Mais, alors, nous avons de bonnes raisons pour parler ainsi. Les honorables messieurs de la gauche avaient abaissé le pays au dernier degré ; leur politique fiscale nous avait amenés à la veille de la banqueroute nationale ; la population abandonnait le pays de toutes parts ; le revenu diminuait ; les déficits s'accumulaient ; nous nous trouvions obligés de signaler au peuple ce triste état de choses. Nos efforts ont amené un changement. Appelés à la conduite des affaires, nous avons inauguré une sage politique pour améliorer l'état du pays, et l'honorable monsieur doit s'apercevoir que nous avons assez bien réussi. Le pays nous a compris et nous a rappelés au pouvoir pour travailler à la prospérité du pays ; jusqu'à présent, nous avons obtenu d'assez bons résultats, et nous comptons encore sur de meilleurs, l'année prochaine.

En terminant, je me bornerai à dire que ce parlement a aujourd'hui, selon moi, la première occasion de régler cette grande question d'une manière définitive. C'est la première fois que nous nous trouvons en face de cet important problème : " Maintiendrons-nous la Confédération que nous travaillons depuis tant d'années à consolider, ou abandonnerons-nous ce grand travail ?" Aux honorables messieurs de décider. J'en appelle à l'honorable dé-

puté de Lambton qui doit être favorable à la Confédération, ainsi que son honorable ami l'honorable George Brown, dont la santé—je l'ai appris avec regret—est dans un état fort précaire. Rejetons cet amendement. Ne détruisons pas l'œuvre de la Confédération ; c'est une bonne et grande œuvre qui assiera d'une manière permanente les institutions anglaises sur ce continent ; une œuvre qui assure à jamais la liberté à nos enfants et qui fondera un grand empire sur le continent d'Amérique ; et nous atteindrons ces résultats en nous occupant du pays et pas seulement de nous-mêmes ; en nous occupant du pays et pas seulement de nos propres intérêts comme représentants.

Les honorables messieurs de la gauche ne doivent pas oublier qu'à l'époque où ce projet de Confédération fut mis en avant, les provinces, aujourd'hui confédérées, n'étaient que de petites dépendances de l'Angleterre ; elles étaient isolées les unes des autres ; les hommes marquants d'une province ne connaissaient pas ceux des autres ; elles n'avaient point de rapport entre elles ; les institutions de chacune étaient inconnues aux autres ; elles étaient aussi étrangères les unes aux autres que l'Irlande l'est à la Chine. Mais, aujourd'hui, nous formons une Confédération puissante dont le territoire est immense. Notre population n'est pas encosée très nombreuse, un peu plus de 4,000,000. Mais, lorsque les États-Unis se séparèrent de l'Angleterre, leur population n'était aussi que de 4,000,000 ; aujourd'hui, elle est de 40,000,000, voire même 45,000,000. En outre, monsieur l'Orateur, leur pays ne vaut pas mieux que le nôtre ; à l'époque dont je parle, leur perspective, les avantages dont ils pouvaient jouir ne valaient pas mieux que les nôtres. Ils ont eu des guerres sanglantes ; nous n'en avons pas eu. La guerre de l'indépendance fut sanglante aussi et suivie d'une autre guerre non moins terrible. Enfin, ils ont eu une guerre fratricide des plus sanglantes. Pareilles calamités nous ont été épargnées ; l'Angleterre a reconnu nos droits ; elle a compris que la meilleure politique à suivre était de rendre ce pays libre, et, aujourd'hui, nous sommes tellement libres qu'un seul soldat anglais ne stationne plus parmi nous, sauf un petit détachement laissé à Halifax pour aider à la garde des côtes. Nous sommes libres

d'exercer nos droits, et nous sommes tous loyaux à l'empire et à la Reine, parce que nous nous savons protégés en cas de guerre, protégés sur mer, protégés non-seulement sur notre territoire, mais à l'étranger ; car tout Canadien qui voyage à l'étranger est protégé par le drapeau anglais.

Encore une fois, monsieur l'Orateur, ne détruisons pas l'œuvre de la Confédération ; ne déchirons pas la charte de nos libertés ; soyons fidèles à nous-mêmes et continuons l'œuvre de progrès commencée avec la Confédération ; sachons nous contenter, soyons heureux de notre destinée. Adopter cet amendement, c'est, suivant les expressions de l'honorable député de Durham-Ouest, dire à la Colombie britannique : " Allez ! vous n'êtes pas raisonnable ! " Or, c'est nous qui ne serions pas raisonnables en nous séparant de la Colombie britannique. Elle a montré de la patience et de la raison. Elle attendra des temps meilleurs, alors que nous pourrions pousser plus activement les travaux du chemin de fer. Nous construirons ce chemin de fer d'année en année, et bientôt nous aurons une voie ferrée reliant l'Atlantique au Pacifique. Et alors, j'en ai l'espoir, nous pourrions voir, dans un char de première classe, les honorables députés de Lambton et de Durham-Ouest en route pour aller visiter leurs amis de la Colombie britannique. A cette époque, ils seront les premiers à regretter d'avoir tenté de briser l'avenir du Canada en dépréciant leur propre pays et vantant les États-Unis d'Amérique.

M. CASGRAIN : Je ne me proposais pas de traiter cette question ce soir, croyant que quelques députés de la droite allaient profiter de l'occasion qui leur était offerte de nous donner quelques explications. Mais puisqu'ils n'ont pas jugé à propos de le faire, j'expliquerai de mon mieux certaines opinions que j'ai à ce sujet. J'ai écouté attentivement le discours de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux et je dois le féliciter du ton de conviction avec lequel il a expliqué ses vues et son système. Mais je ne partage pas ses vues. Je crois même que quelques-unes sont trop élevées et trop larges pour ses collègues. Si je le comprends bien, il veut relier les deux océans par une voie ferrée. Je comprends aussi qu'une section de cette ligne ne peut pas

être construite d'ici à longtemps. Je veux parler de la section entre la baie du Tonnerre et la baie Georgienne qui est la plus importante de la ligne pour les autres provinces et devrait être construite la première. La construction de cette section semble être une tâche trop rude pour les ressources du pays et pour les ingénieurs qui voudraient l'affronter. Nul doute que la commission géographique de cette partie du pays serait d'un grand secours à ceux qui sont chargés de l'entreprise. Cette région est tellement marécageuse et accidentée qu'il est presque impossible d'y construire un chemin de fer. Je crois que l'honorable ministre des chemins de fer et moi-même nous ne serons plus de ce monde lorsqu'on y aura construit une voie ferrée. Au mois d'août, dans toute la région que doit traverser la ligne la terre est encore gelée à huit pouces de la surface.

Quant à la question des terres, si je la comprends bien, le vingtième des terres arables n'appartient pas au gouvernement. La compagnie de la Baie d'Hudson a son choix pour ce vingtième et je crois que, tout comme les particuliers, elle saura veiller à ses intérêts. Si je comprends bien la question, la compagnie de la Baie d'Hudson a offert ses terres au gouvernement actuel et à l'administration précédente et si l'on en juge par le prix qu'elle demandait comparé à celui qui le gouvernement donne aux terres qui lui appartiennent, on sera loin de réaliser les sommes sur lesquelles le gouvernement compte.

Le gouvernement semble vouloir tenter une spéculation sur ces terres. La compagnie de la Baie d'Hudson a parfaitement le droit de tirer des siennes tout le parti possible. Cette compagnie a reçu \$1,500,000 pour abandonner ses droits et se trouve libérée de toutes charges et obligations nécessaires pour s'y protéger.

Pour construire cette voie ferrée, je ne vois pas que nous ayons, dans le moment, d'autres ressources que ces terres.

La faculté d'emprunter n'est pas, selon moi, une ressource pour le Canada. En temps de paix, comme à présent, nous sommes à même de discuter cette question d'une manière calme. A l'avenir, des difficultés pourront se présenter. Une guerre peut se déclarer en Europe, notre crédit et l'émigration en souffriront. Nous

M. CASGRAIN.

devons nous préparer aux éventualités. Nous pouvons avoir des difficultés avec les sauvages.

Le gouvernement américain dépense chaque année de \$4,000,000 à \$5,000,000 pour les tenir en respect. Il faut considérer une question aussi importante sous tous ses aspects. J'ai écouté, avec beaucoup d'attention, le discours de l'honorable monsieur. Je ne suis pas ingénieur et ne prétends point discuter des chiffres que je ne comprends pas ; mais j'ai appris les quatre règles de l'arithmétique et je demanderai à l'honorable ministre des chemins de fer ce que coûtera, par mille, l'exploitation de ce chemin de fer.

SIR CHARLES TUPPER : Je ne saurais dire quels seront les frais d'exploitation d'une ligne qui n'est pas construite ; mais je puis donner à l'honorable monsieur des renseignements qui lui seront agréables, j'en suis sûr. Je ne vais pas mentionner ici des calculs basés sur des suppositions, mais je donnerai le résultat du fonctionnement de cette partie du chemin de fer du Pacifique qui est construite.

J'ai ici un rapport des opérations de l'embranchement de Pembina, rapport d'après lequel, du 1er mars au 12 avril, 1880, il a passé sur cette ligne 5,236 voyageurs et 1,246 chars de marchandises représentant 12,460 tonneaux. Pendant la même période, les recettes brutes représentent \$36,287 et les frais d'exploitation \$15,000 soit un revenu net de \$21,287 du 1er mars au 12 avril.

M. CASGRAIN : J'ai ici le rapport de l'honorable ministre des chemins de fer et j'espère que, l'an prochain, il lui donnera une meilleure forme et nous fournira plus d'informations exactes sur cette grande question. Comme les rapports américains, ce rapport devrait indiquer le montant des frais d'exploitation par mille. A la manière dont le rapport de cette année est fait, je n'ai pu calculer le montant probable des frais d'exploitation de cette ligne du Pacifique que par comparaison avec les frais correspondants sur d'autres voies ferrées.

L'état No. 8 nous donne les frais d'exploitation sur les différents chemins de fer du Canada. Nous avons 6,484 milles de chemins de fer en opération et le total des frais d'exploitation s'élève au chiffre de \$16,188,282. D'après l'expérience

requis sur d'autres chemins de fer, l'exploitation de la ligne du Pacifique coûterait \$2,650.50 par mille, soit \$,7156,350 pour 2,700 milles, ce qui s'accorde assez bien avec l'évaluation de M. Fleming qui est de \$8,000,000.

Depuis longtemps, je m'efforce de calculer ces différents items de dépenses et je crois que l'honorable ministre des chemins de fer aurait dû nous indiquer les frais probables de l'exploitation du chemin de fer canadien du Pacifique.

Je le défie de nous indiquer le coût probable de l'exploitation, le revenu moyen et l'actif de la ligne pendant les cinq premières années de son fonctionnement. Je suppose que cette exploitation donne le plus fort revenu possible et je n'hésite pas à prédire, malgré cela, que le Canada ne pourra pas l'entretenir.

C'est fort bien de nous vanter que nous sommes une grande nation et que nous possédons un vaste territoire ; mais la ville de New-York a un revenu plus fort que le nôtre et ses échevins pourraient se vanter, à plus juste titre que l'honorable ministre des chemins de fer, qu'elle peut construire plus de chemins de fer que nous. Je n'aime pas les vantardises d'enfant.

On nous dit que la construction de la ligne coûtera \$60,000,000 et je me rappelle qu'à Québec des hommes compétents portent le chiffre à \$150,000,000 ; devons-nous donc nous fier aux données du gouvernement qui sont erronées entièrement, comme l'a démontré l'honorable député de Durham-Ouest ?

Les vantardises dont ce chemin de fer est le sujet, me rappellent la brillante perspective que l'on attribuait à la ligne du Grand-Tronc en 1851 et 1852 ; on disait aux actionnaires de Londres que leur argent leur rapporterait 11 pour cent. Or, chacun connaît les résultats de l'entreprise. Je crois que le chemin de fer canadien du Pacifique sera construit un jour ; mais, je ne pense pas qu'on puisse le construire d'après le plan proposé.

Pourquoi ne nous a-t-on pas communiqué les chiffres relatifs au chemin de fer américain du Pacifique et aux frais qu'entraîne son exploitation ? Cela nous eût fourni une bonne base pour nos calculs. Je vois que le gouvernement ne veut pas dépasser la baie du Tonnerre à l'Est. Or, selon moi, la baie du Tonnerre est un cul de sac. La navigation

est fermée à ce point pendant une partie de l'année. Pendant l'hiver, le trafic ne suivra pas cette voie, mais reprendra sa voie naturelle au Sud. La région qui borde la frontière est unie et la direction naturelle du trafic est celle des Etats-Unis. Pendant l'été, on pourra attirer le trafic vers la baie du Tonnerre et le diriger jusqu'à la baie Géorgienne au moyen de transbordements. Mais en hiver comme en été, il faudra prendre la voie la plus courte et se rendre par les chemins de fer américains au Sault-Sainte-Marie. Jusqu'à ce point, notre chemin de fer sera coupé par plusieurs autres lignes et le trafic à parcours total sera réduit à presque rien. Le projet d'un chemin de fer partant de la baie du Tonnerre et se dirigeant au Nord-Ouest du lac Supérieur est aussi impraticable que celui d'une voie ferrée reliant Winnipeg à la baie d'Hudson. L'honorable ministre des travaux publics nous a dit que l'opinion publique est d'accord avec l'administration sur ce point. J'en appelle aux conservateurs de la province de Québec et je leur demande si la plus forte pression n'a pas été exercée sur eux pour les faire appuyer le gouvernement en cette circonstance. S'ils pouvaient éluder le vote, si le gouvernement ne comptait pas sur eux, ils n'y manqueraient certainement pas.

SIR JOHN A. MACDONALD : Ils ne manqueront pas de voter contre l'amendement ? Certainement ils voteront contre et en masse.

M. CASGRAIN : Nous savons tous comment ils vont voter. Il faudra bien qu'ils avalent la pilule, si amère qu'elle soit. J'affirme que l'opinion publique n'est pas d'accord avec le gouvernement sur ce point. Si je comprends bien les espérances des honorables ministres, nous aurons, avant longtemps, au Nord-Ouest, une population de 500,000 âmes, disons 100,000 hommes qui fourniront annuellement \$3,000,000 au revenu, soit \$30 par tête pour le privilège de vivre dans cette région. Cette perspective n'est pas de nature à encourager beaucoup les colons. Je doute même beaucoup qu'ils paient ce montant. Pour tout homme impartial, ce projet n'est pas le complément indispensable de la Confédération. Qu'est-ce que la Colombie britannique après tout ? Mieux vaut perdre un doigt que de se faire couper le bras.

Nous devons certainement rfaie tout ce qui est raisonnable pour remplir nos engagements envers la Colombie britannique ; mais nous ne sommes pas obligés de nous jeter dans un abime pour atteindre ce résultat. Si ce projet est mis à exécution, nous pourrions ne pas en souffrir, mais nos enfants en souffriront. Nous devons songer à laisser un meilleur souvenir. S'engager dans pareille entreprise c'est assumer une grande responsabilité.

Si nos ressources le permettaient, je n'y verrais point d'inconvénient. Mais nous n'avons pas les ressources nécessaires et cette entreprise ne sera pas achevée du vivant des honorables ministres. L'honorable premier ministre qui a mérité les lauriers et le titre d'homme d'Etat ne devrait point commettre pareille erreur. Si grande que soit sa majorité, il ne devrait pas hésiter à agir en véritable homme d'Etat. Il a fait une grande erreur dans sa vie politique et il va en faire une autre que nous aurons peut-être à regretter nous-mêmes. Je crois que le Canada n'a point les moyens de construire cette ligne. Le vote que nous allons donner en cette occasion sera consigné dans nos archives : nous pourrions en être fiers plus tard ou nous aurons à le regretter, suivant que nous aurons agi bien ou mal.

M. McINNIS : Avant que la motion soumise à la Chambre soit adoptée—je dis adoptée parce que je sais qu'il y a assez de patriotisme chez les membres de cette assemblée pour la leur faire adopter—je désire faire quelques observations sur l'amendement extraordinaire et peu patriotique de l'honorable député de Durham-Ouest à la résolution de l'honorable ministre des chemins de fer et comme le sujet est passablement épuisé, je promets que je m'occuperai pas trop longtemps l'attention de la Chambre. J'examinerai d'abord brièvement l'attitude d'hésitation et d'inconséquence prise par l'honorable député et par son chef—s'il en a—relativement à la section du chemin de fer canadien du Pacifique qui se trouve à la Colombie britannique.

Tous les honorables membres de cette Chambre se rappellent sans doute que, dans l'été de 1874, l'ancienne administration délégua un monsieur Edgar à la Colombie britannique, non point pour négocier avec cette province une modification des termes de son union avec le

Canada, mais dans le but ostensible de corrompre la population et la législature de cette province. Que fit alors le délégué sans peur et sans reproche de l'honorable député de Durham-Ouest et de l'honorable député de Lambton ? Ce qu'on lui avait ordonné de faire : il offrit à la province la somme de \$750,000 comme dédit de l'obligation de construire le chemin de fer du Pacifique. La population et la législature de la Colombie britannique apprécèrent, selon moi, l'offre de monsieur Edgar comme elle le méritait, c'est-à-dire comme un acte de corruption et la rejetèrent, en conséquence, avec un souverain mépris. Je dois dire ici que jusqu'à l'époque de son union avec le Canada, la Colombie britannique était une colonie de l'Angleterre qui la traita, en toute circonstance, avec toute la considération désirable.

Le gouvernement anglais remplit toujours les promesses qu'il lui avait faites, il se montra fidèle à tous ses engagements. La population était accoutumée à regarder comme inviolables les traités conclus par le gouvernement anglais ou par les législatures de n'importe laquelle de ses colonies, surtout celle d'une province faisant partie de la même union. Sa confiance dans l'honneur et l'intégrité de la Confédération canadienne était si grande qu'elle eut peine à croire d'abord que le gouvernement du Canada lui offrait un dédit de \$750,000 au lieu du chemin de fer. Du moment où la population de la Colombie britannique comprit la position que lui ferait probablement l'honorable député de Lambton et l'honorable député de Durham-Ouest, elle en appella immédiatement au souverain lui-même, demandant protection contre cet ennemi nouveau et inattendu qui était parvenu, grâce à l'usurpation, à représenter la couronne au Canada, en 1874. Or, quel fut le résultat de cet appel de la Colombie britannique au souverain ?

Lord Carnarvon, secrétaire au département des colonies, offrit ses bons offices, agit comme arbitre et le premier ministre d'alors (M. Mackenzie) s'engagea, bon gré mal gré—c'est ce qu'il sait mieux que tout autre—à construire une route carrossable de la Colombie britannique au Nord-Ouest canadien et à dépenser par année \$2,000,000 au moins, pour la construction du chemin de fer.

Aujourd'hui, nous voyons l'honorable

député de Durham-Ouest et ses partisans faire tous leurs efforts pour indisposer les honorables membres de cette Chambre contre la Colombie britannique et faire une proposition qui est une violation et une violation audacieuse des conditions qu'ils avaient faites eux-mêmes avec la Colombie, il y a quelques années. La Chambre jugera si c'est là un procédé que nous devons attendre de Canadiens honnêtes et amis de leur pays.

En 1875, le gouvernement adjugua un contrat pour la construction de 600 milles de ligne télégraphique à la Colombie. Ce contrat fut adjugé pour la somme de \$272,000 et une des clauses pourvoit que l'entrepreneur aurait à entretenir la ligne pendant cinq ans à l'expiration desquels il recevrait une nouvelle somme de \$250,000, ce qui aurait fait le joli total de \$522,000.

Il est vrai que tout ce montant n'a pas été dépensé ; il n'a été dépensé que \$41,000 avant l'annulation du contrat. Une grande partie de cette ligne télégraphique traversait une région fortement boisée du pays. Dans toute cette région boisée, le percé devait être fait sur une largeur de 132 pieds.

De fait, la ligne télégraphique aurait formé plus tard une section de la voie ferrée. Cette percée fut faite en suivant le tracé de Burrard Inlet.

Qu'on me permette de signaler les deux déclarations contradictoires faites par l'honorable député de Lambton en 1875 et en 1879. Je lis dans le *Hansard* de 1875, à la page 1,013 que l'honorable M. Mackenzie, répondait à l'honorable député de Niagara, fit la déclaration suivante :

“ L'honorable monsieur Mackenzie dit avoir déjà déclaré que la ligne télégraphique devait suivre le chemin de fer, (d'après les instructions données par les ingénieurs à sa recommandation,) et qu'à sa connaissance, pas un seul mille de la ligne télégraphique ne devait être construit en dehors du tracé de la voie ferrée.”

Cela indique clairement que, dès 1875, l'honorable député de Lambton avait choisi le tracé de Burrard Inlet. Je trouve aussi dans le *Hansard* de l'année dernière, à la page 1,904, les paroles que voici de l'honorable monsieur : “ Dans ses rapports, monsieur Marcus Smith admet que, du havre de Waddington à Esquimalt, la construction de la ligne coûterait \$27,000,000, y compris les ponts et nous savons qu'il n'en coûterait pas moins de

\$15,000,000, à \$20,000,000 pour construire le reste de la ligne, y compris les ponts. Ces raisons me semblèrent si fortes pour condamner le tracé de Burrard Inlet que nous ne pouvions pas hésiter un instant et je dois avouer à la Chambre que, depuis deux ans, j'hésitais beaucoup en faveur de Bute Inlet.” Je me demande aujourd'hui comment l'honorable député (monsieur Mackenzie) peut mettre d'accord ces deux incompatibilités. J'admettrai, si l'on veut, qu'il est plus ingénieux que je ne le suppose. Je ferai observer, néanmoins, qu'au moment où il déclarait à la Chambre, en 1875, que chaque mille de la ligne télégraphique serait construit en suivant le tracé de la voie ferrée, (tracé de Burrard Inlet,) il employait des centaines d'hommes, dans le nord de la province, pour trouver, si possible, un autre tracé pour le chemin de fer. Je prétends donc que si l'honorable monsieur était honnête et sincère en 1875, il manquait de franchise et d'honnêteté en faisant cette déclaration l'année dernière. Je dois rendre à l'honorable chef de l'opposition cette justice qu'il a été forcé par l'honorable député de Durham-Ouest (monsieur Blake) de prendre cette attitude qu'il conserve encore aujourd'hui.

Si l'on ne veut pas admettre cette interprétation, nous devons forcément en conclure qu'il tourne sa voile à tous les vents politiques. Nous savons aussi qu'en 1875, le même honorable monsieur envoya 5,500 tonnes des fameuses lisses d'acier à la Colombie britannique. Environ 2,500 tonnes ont été empilées à Esquimalt et le reste à Nanaimo. D'après les renseignements les plus positifs que j'ai pu obtenir, elles ont coûté à la province la somme ronde de \$375,000. En outre, il a été payé environ \$500 par année pour l'usage du terrain sur lequel elles sont empilées. À la veille des dernières élections générales, le gouvernement adjugua un contrat pour le transport de ces lisses à Yale, moyennant la somme de \$34,000. J'avoue n'avoir jamais pu comprendre pourquoi pareil contrat fut adjugé précisément à cette époque, si ce n'était dans un but politique, car on n'avait aucun besoin de ces lisses, la construction du chemin de fer n'étant pas commencée et trois ou quatre ans devant certainement s'écouler avant qu'elles fussent requises. Et, cependant, l'honorable monsieur nous disait, il

y a quelques jours, qu'il n'avait pas formellement décidé s'il adopterait le tracé de Burrard Inlet et s'il continuerait la construction de la ligne.

M. MACKENZIE : Je n'ai rien dit de la sorte ; je n'avais pas adopté de tracé.

M. McINNES : Je veux dire continuer les travaux, mais je me demande à quoi il aurait servi d'adopter un tracé, à moins que l'honorable monsieur ne fût décidé à continuer les travaux. L'honorable député de Lambton a dépensé \$2,250,000 à la Colombie britannique, en exploration, seulement et je me demande encore pourquoi l'ancienne administration a dépensé un montant aussi considérable pour ces études, si l'honorable monsieur (M. Mackenzie) n'était pas sérieux et n'avait pas l'intention de construire la section de la ligne à la Colombie britannique. A coup sûr, les honorables représentants de la gauche n'insulteront pas au bon sens de la Chambre en disant qu'il fallait dépenser ces millions de piastres pour s'assurer des ressources de la province et déterminer le montant que coûterait la construction de la ligne.

Hier, l'honorable député de Durham-Ouest (monsieur Blake) a tenté de faire croire à la Chambre que la Colombie britannique n'est qu'un pauvre et misérable pays. A l'entendre, cette province ne vaut guère la peine que l'on s'en préoccupe et si elle désire se retirer de l'union, le meilleur plan à suivre serait de la laisser faire.

Je voudrais donc signaler brièvement à l'attention de la Chambre, mais surtout à l'attention de l'honorable député de Durham-Ouest, quelques-unes des ressources de cette province. D'après le rapport du commissaire des mines d'or, en 1878, on a extrait pour une valeur annuelle moyenne de \$3,000,000 d'or de ces précieux gisements que l'honorable député de Durham-Ouest a eu le mauvais goût d'appeler une "mer de montagnes."

Du mois de septembre, 1858, au mois de septembre, 1878, dans la jeune province de la Colombie britannique, on a extrait pour plus de \$60,000,000 d'or, c'est-à-dire, pour une somme plus considérable que celle qu'exigera la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, depuis la tête du lac Supérieur jusqu'aux bords de l'océan.

M. McINNES.

Et ces gisements ne semblent aucunement épuisés. De fait, je crois que cette industrie est encore dans son enfance.

C'est aussi un fait incontestable que nous avons des gisements inépuisables de houille. Et non-seulement ces mines sont inépuisables, mais la houille qu'on en retire est de qualité supérieure et se vend, sur le marché de San-Francisco, \$1 ou \$2 de plus par tonne que toutes les autres houilles que l'on trouve sur la côte du Pacifique.

On a aussi découvert des gisements de houille sur plusieurs points de la terre ferme, et il ne manque que des capitaux pour les mettre à la disposition du monde entier, comme celle de l'île de Vancouver. Contiguës aux houillères de Nanaimo, nous avons des montagnes de minerai de fer qui donne, à l'essai, un rendement de 80 à 90 pour cent.

Possédant en abondance, et l'une à côté de l'autre, la meilleure houille et le meilleur minerai de fer, je ne vois pas pourquoi la Colombie britannique ne deviendrait pas un des premiers pays pour la fabrication du fer, sinon le premier, sur notre continent. On trouve aussi le cuivre dans toutes les parties de la province.

Depuis quelques années, on a découvert de nombreuses veines d'argent dont le minerai de quelques-unes a donné un rendement de \$1,500 par tonne, et ces mines n'attendent que des capitaux et des bras pour donner les meilleurs résultats à l'exploitation.

On ne saurait exagérer les ressources forestières de la province. On y trouve les arbres les plus gigantesques de ce continent et du monde entier ; et, ce bois vaut, pour la construction, celui d'aucune autre des provinces de la Confédération. Pour montrer sur quelle échelle nous faisons le commerce de bois, je mentionnerai le fait, qu'une limite d'un mille de long, appartenant à l'honorable sénateur Nelson, fournit chaque année aux marchés étrangers de 15,000,000 à 20,000,000 de pieds de bois en grume.

Je prétends donc, que si la section du chemin de fer était construite à la Colombie britannique, si nous avions communication directe avec le Nord-Ouest du Canada, un des avantages qui en résulterait, directement pour le Nord-Ouest et indirectement pour tout le reste de la Con-

fédération, serait que nous expédierions du bois dans ce vaste territoire où le bois est rare et de qualité inférieure. Nos trains de bois n'auraient, après tout, à parcourir que 700 à 800 milles pour arriver au cœur du Nord-Ouest. Si le Nord-Ouest se colonise aussi rapidement que nous le croyons et l'espérons tous, je prétends que sa population devra, pendant des siècles, aller chercher à la Colombie britannique tout le bois de service dont elle aura besoin. J'en conclus que, seul, le commerce de bois donnerait un revenu considérable au pays.

Pendant la dernière session, j'ai fait connaître à la Chambre la valeur de nos pêcheries; je me contenterai donc aujourd'hui de dire qu'en 1878, nous avons exporté pour plus de \$1,000,000 de saumon en boîtes. Il y a six ans seulement qu'on a commencé à mettre le saumon en boîtes dans notre province.

Cette industrie peut prendre des proportions incalculables. La truite, le hareng et autres variétés de poissons précieux abondent dans nos eaux.

Hier soir, l'honorable député de Durham-Ouest a trompé la Chambre—comme il la trompe généralement, du reste, toutes les fois qu'il parle de la Colombie britannique—lorsqu'il a dit que nous n'avions qu'une très-petite étendue de terres arables. J'admets franchement, et je n'ai jamais nié, que l'étendue de nos terres arables est limitée, comparativement à celle des terres impropres à la culture. Mais nos terres arables sont de qualité supérieure et comparables aux meilleures terres que l'on puisse trouver en Canada.

J'ai eu l'avantage de visiter toutes les provinces de la Confédération, à l'exception de Manitoba, et je suis persuadé que nos terres arables peuvent avantageusement supporter la comparaison avec celle de la grande et riche province d'Ontario. Dans une petite section du district que j'ai l'honneur de représenter, je constate, d'après les arpentages faits par le gouvernement local, que nous avons 525,000 acres de terres arables; et ces terres ne sont pas en petits lots détachés; elles forment un tout continu qui s'étend du Golfe de George à Popcum. En outre, d'après le rapport de monsieur Hunter—rapport qui forme un annexe du rapport de l'ingénieur soumis à la Chambre il y a quelques jours—il y a 389,000 acres de terres arables sur l'île

de Vancouver. Je mentionne ces faits pour faire voir que, dans ces deux petites sections, nous avons plus de terres arables que l'honorable député de Durham-Ouest ne veut en reconnaître à toute la province. Je ne connais pas aussi bien l'intérieur de la province; mais on m'informe, sur bonne autorité, qu'on y trouve plusieurs millions de bonnes terres arables. Je vois les honorables députés de Cariboo et de Yale à leurs sièges et nul doute qu'avant la fin de ce débat, ils donneront à la Chambre les renseignements nécessaires concernant leurs districts. Avant d'en finir avec cette partie de la question, j'ajouterai que le blé, l'avoine et l'orge que l'on récolte dans mon district peuvent avantageusement supporter la comparaison, comme qualité et rendement, avec les grains de n'importe quelle partie d'Ontario. Quand aux tubercules et aux fruits de conserve, ils surpassent tout ce que j'ai pu voir ailleurs.

Le choix du tracé de Burrard Inlet par l'ancien gouvernement—choix confirmé par l'administration actuelle—a donné satisfaction générale, non-seulement dans mon district, mais dans toute la province. Comme je le disais l'an dernier, c'est le seul tracé qui puisse ouvrir les grands districts agricoles et miniers de la province. La section de 127 milles commence au terme de la navigation sur la rivière Fraser inférieure et va jusqu'au commencement de la navigation sur la rivière Fraser supérieure. L'étendue navigable est de 120 milles sur le premier et de près de 200 milles sur le second de ces cours d'eau.

Le tracé choisi est de beaucoup le plus court et le moins coûteux. Il est de 200 milles plus court que le tracé de Port Simpson et les frais de construction y seront moindres de \$10,000,000. Il est de 304 milles plus court que le tracé de Burrard Inlet et les frais de construction y seront moindres de \$21,000,000.

Il ne peut donc y avoir deux opinions sur le choix du tracé. En outre que le tracé de Burrard est le plus court et le moins coûteux, il aboutit à l'un des plus beaux ports du Canada. Ce havre est d'un accès facile à toute heure de jour et de nuit, en toutes saisons de l'année; il est complètement enclavé dans les terres et les brouillards

y sont bien moins fréquents qu'à Bute Inlet ou à Port Simpson.

L'amendement de l'honorable député de Durham-Ouest est une déclaration bien extraordinaire en face d'une assemblée d'hommes intelligents et amis de leur pays. Elle est révolutionnaire dans sa nature, plus que cela, elle est déloyale. Elle est déloyale parce que je prétends que toute tentative ayant pour but de démembrer la Confédération, est déloyale et si cet amendement était adopté, ce serait le coin qui fendrait, démembrerait la Confédération. Or, nous tenons à cette Confédération ; il a fallu beaucoup d'argent et de temps pour la consolider d'une manière satisfaisante, comme elle l'est aujourd'hui et nous ne devons pas permettre à l'honorable député de Durham-Ouest d'accomplir l'objet qu'il se propose par cet amendement, objet indigne d'un des chefs d'un parti qui prétend être loyal au Canada. Remarquez que l'honorable monsieur ne s'oppose pas le moins du monde à la construction du chemin de fer depuis le lac Supérieur jusqu'à la région des prairies ; et pourquoi ? Parce que la province d'Ontario retirera un profit direct de l'ouverture de cette région. Dans toute cette affaire, l'honorable monsieur (M. Blake) fait preuve d'un égoïsme, d'un amour pour son clocher qui ne devraient pas être tolérés dans cette Chambre. Je considère que nous sommes ici les représentants de tout le Canada, que nous devons faire des lois pour tout le Canada et non pas pour une province en particulier. S'il y a dans cette Chambre un seul représentant qui n'ait pas à cœur l'intérêt de tout le pays, la place de cet honorable monsieur n'est pas ici ; il devrait se contenter d'un siège dans le conseil d'un comté ou d'un township. Les honorables membres de la gauche peuvent s'en donner à cœur-joie au sujet de la Colombie britannique, mais le jour viendra où grâce à la variété et à l'étendue de ses ressources elle sera reconnue comme une des provinces les plus prospères de la Confédération. Je ne connais pas de pays ayant les mêmes ressources et qui n'ait pas joué un rôle important dans le monde. La Colombie a, dans ses limites, tous les éléments qui font un grand pays manufacturier. Que l'honorable député de Durham-Ouest me cite une province, qui ait progressé à pas de géant en si peu

d'années. La colonisation de la province ne date, à proprement parler, que de 1858, époque des découvertes d'or. C'était alors un pays entièrement sauvage. Pendant qu'elle n'était qu'une colonie isolée, la Colombie a fait construire une route carrossable de 500 milles de long, pénétrant jusqu'au cœur de la province et qui a coûté près d'un million de piastres.

L'an dernier, notre revenu s'est élevé à \$521,000. Notre population n'étant que de 50,000 nous payons \$10,32 par tête seulement pour les droits de douane, ou près de trois fois plus qu'aucune autre des provinces unies. Je me demande ce que les anciennes provinces fournissaient au revenu vingt ans après leurs premiers établissements ; elles ne fournissaient pas un centin pour chaque dollar que la Colombie britannique apporte au revenu général du pays, c'est ma conviction.

La résolution de l'honorable député de Durham-Ouest déclare, en somme, que la Colombie étant faible, le Canada doit profiter de sa faiblesse ; que le Canada peut agir à sa guise avec nous, parce que nous sommes à sa merci. Ce serait une honte pour le beau nom du Canada s'il essayait de violer les obligations solennelles prises avec la Colombie britannique d'une part, et le gouvernement impérial d'autre part, de construire notre chemin de fer. Ce serait un acte indigne de citoyens anglais, un acte qui ferait un tort irréparable à tout le pays. Supposons que cette résolution soit adoptée et que l'honorable ministre des finances se rende en Angleterre pour négocier un nouvel emprunt. Je m'imaginais parfaitement la réponse qu'il recevra : " Non, lui dira-t-on, nous ne pouvons point vous prêter ; de fait, nous regrettons beaucoup de vous avoir déjà confié des fonds. " — " Et pourquoi ? " — " Parce que vous avez répudié votre traité avec la Colombie britannique et que vous pouvez aussi bien répudier vos dettes à l'étranger ; conséquemment, nous ne vous prêterons point. "

Mais ce n'est là qu'un des maux sans nombre qu'entraînerait pareil procédé de notre part. Tous les honorables membres de cette Chambre ont observé que toutes les fois qu'on mentionne ici le nom de la Colombie britannique, l'honorable député de Durham-Ouest regimbe et prend des attitudes belliqueuses. C'est ce que je n'ai jamais pu comprendre. Quand on a discuté le bill de l'honorable ministre de

la justice pourvoyant à la nomination de deux nouveaux juges à la Colombie britannique, il, (M. Blake) a consacré des heures entières à le combattre pour la sauleraison—très-élevée, on l'avouera—que ce bill grevait le budget de quelques centaines de dollars. Volontiers il aurait laissé l'administration de la justice devenir insuffisante aux besoins de la population rapidement croissante de la province.

Il ne perd jamais une occasion de dire que notre population n'est que de 10,000 âmes. Or, elle est de 25,000 à 30,000 blancs et de 35,000 sauvages. Si l'on pousse activement la construction du chemin de fer, un nouvel élan sera donné à toutes nos industries et nous pouvons compter sur une population de 60,000 à 70,000 âmes d'ici à sept ou huit ans. Pas un membre de cette assemblée ; pas une personne au dehors, je le parierais, ne saurait mentionner une seule parole bienveillante de l'honorable monsieur à l'adresse de la Colombie britannique. Au contraire, il l'a diffamée et dépréciée toutes les fois qu'il en a eu l'occasion. Voilà comment il nous a traités et comment il nous traitera toujours.

En terminant, je dirai que l'avenir du pays dépend de l'ouverture du Nord-Ouest et de la Colombie britannique et l'on ne peut atteindre ce résultat qu'en contruisant cette grande voie nationale d'un océan à l'autre. Cette grande entreprise peut seule consolider l'œuvre de la Confédération. Si jamais le pays atteint la position à laquelle il est appelé, la position que notre vaste territoire, nos ressources aussi variées qu'inépuisables et la race vigoureuse dont nous sommes issus nous donnent lieu d'espérer, ce sera grâce à la construction du chemin de fer du Pacifique.

M. CHARLTON Propose l'ajournement du débat.

SIR JOHN A. MACDONALD : Rejeté.

M. MACKENZIE : Pourquoi l'honorable monsieur dit-il que la motion est rejetée ? Quelle objection peut-il avoir à l'ajournement ?

SIR JOHN A. MACDONALD : Nous voulons terminer le débat ce soir.

M. MACKENZIE : Nous ne pouvons pas terminer ce soir. Je ne parlerai certainement point aujourd'hui. On ne ga-

nera rien à presser le débat à une heure aussi avancée.

SIR JOHN A. MACDONALD : Il n'est que onze heures et c'est la seconde soirée que nous consacrons à discuter un principe qui a été l'objet de nos délibérations depuis cinq ans. Je crois qu'on peut bien demander que le débat se termine ce soir.

M. MACKENZIE : Ce débat comporte des conséquences graves pour le pays. C'est le débat le plus important de la session. Je crois que l'honorable monsieur est injuste en insistant à ce qu'il se termine ce soir.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je ne crois pas qu'on puisse m'accuser d'avoir été injuste pendant cette session, ni pendant la précédente. Je crois que la majorité de la Chambre a montré tous les égards possibles à la minorité. Je ne vois pas pourquoi nous ajournions en ce moment. L'honorable monsieur dit qu'il ne parlera pas à minuit. Nous ne lui demandons pas un discours. Mais si quelque député plus jeune et plus vigoureux que lui désire prendre la parole, nous ne devons pas le priver de cet avantage. Les députés qui ne parleront pas ce soir parleront lundi et nous serons ainsi retardés jusqu'à mardi. Mes honorables collègues ne pourront certainement pas nier que les raisons à l'appui de l'amendement qui est soumis à la Chambre n'aient été habilement et pleinement exposées par l'honorable représentant de Durham-Ouest. On ne peut priver l'honorable député lui-même du droit de discuter la question. Nous devons donc continuer la séance.

M. DECOSMOS : Il me semble que tout doit être fait pour assurer la discussion élaborée et impartiale de cette question. En ma qualité de député de la Colombie britannique, j'ai beaucoup à dire sur le sujet. Je désire démontrer à la Chambre que, financièrement parlant, cette province occupe une position qui n'est inférieure à celle d'aucune autre du Canada. J'ai cédé ma place, ce soir, à l'honorable ministre des travaux publics, ce que je n'aurais pas fait si je n'avais pensé que le gouvernement ne se montre aussi courtois envers moi que je l'ai été pour un des membres de l'administration. Je suppose que l'honorable monsieur n'insistera pas pour que le débat se poursuive ce soir.

M. CHARLTON : Hier soir, le très

honorables premiers ministres ont bien voulu consentir, à la grande satisfaction de tous les membres de cette Chambre, à ajourner le débat à laquelle nous sommes arrivés maintenant. Si nous avons quelque souci de notre santé, nous ne devrions jamais siéger plus tard. Comme il est impossible de terminer le débat ce soir, il est donc bien raisonnable de demander son ajournement. Les déclarations du très honorable monsieur ont été mises en doute, la Chambre et le pays désirent également qu'il s'explique à ce sujet et nous l'accuserions de pusillanimité s'il consentait à l'ajournement du débat.

M. DeCOSMOS: Ma constitution est plus robuste, sinon plus, que celle de l'honorable premier ministre; si le gouvernement persiste à repousser une proposition aussi raisonnable que celle d'un ajournement, la Chambre peut s'attendre à être encore en séance à huit heures du matin. Je tiens à discuter cette question, j'aurais désiré prendre la parole à une heure plus convenable, mais puisque la Chambre ne veut pas m'accorder ce privilège, j'abuserai de votre indulgence durant deux, trois ou quatre heures, ou peut-être plus, durant lesquelles je parlerai selon les règles et usages du parlement.

Nous avons entendu un discours de l'honorable ministre des chemins de fer, dans lequel il a fait son exposé annuel de la position du chemin de fer du Pacifique, et nous avons également écouté la revue annuelle de l'honorable député de Durham-Ouest (monsieur Blake). Je dois dire que le discours de l'honorable ministre des chemins de fer était rassurant; il était plein d'énergie, rempli d'informations et nous donnait confiance en l'avenir de notre pays.

Il est inutile pour moi d'entrer dans les détails relatifs au chemin de fer du Pacifique, car l'honorable ministre des chemins de fer a fourni à la Chambre d'amples explications. Je ferai toutefois, en peu de mots, quelques observations générales sur la ligne, depuis l'endroit où elle se sépare du réseau de chemins de fer d'Ontario et de Québec, pour rejoindre l'Océan Pacifique.

La première section sur laquelle j'attirerai l'attention est celle qui se trouve entre le chemin de fer du Canada Central, le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, et qui se rend à l'Ouest, par le lac Nipissing, à un em-

branchement communiquant avec cette section du chemin de fer du Pacifique, partie achevée, partie en voie de construction, qui se trouve entre l'extrémité ouest du lac Supérieur et Selkirk.

Comme je l'ai fait remarquer, j'éviterai d'entrer dans les détails. Il y a quelques sessions, j'ai démontré à la Chambre que s'il y avait à Manitoba des agriculteurs se livrant à la culture du blé, et une certaine étendue de terrain pouvant en produire, les recettes produites seulement par le transport du blé à Montréal suffiraient à payer l'intérêt et le fonds d'amortissement sur le coût total du chemin, ainsi que les frais d'entretien, de réparations, d'exploitation, et laisseraient encore un surplus au crédit du pays.

En 1873, lorsque l'honorable député de Lambton devint chef du gouvernement, je lui démontrai combien il était utile de procéder promptement à la construction de cette section, tant au point de vue politique qu'à celui de la nécessité d'unir les provinces de l'Est avec celles du grand Ouest.

A part les subsides accordés au Canada Central et le projet de la construction du chemin de fer de la baie Georgienne, rien n'a encore été fait dans ce but. L'honorable ministre des chemins de fer, je suis heureux de le constater, a parlé brièvement de la probabilité du commencement prochain de la construction de cet immense chaînon du Pacifique-canadien qui doit relier la population d'Ontario et de Québec avec le grand Nord-Ouest.

Je saisis donc cette occasion pour dire que le gouvernement ferait un acte de saine politique en construisant aussitôt que possible cette section qui doit relier les réseaux de chemins de fer de Québec et d'Ontario à celle de Fort William à Selkirk, afin de s'assurer le transport du blé, par une ligne de chemin de fer non interrompue, jusqu'aux navires des ports de l'Est du Canada. Je ne fais pas de cette politique une question de parti; je la défends parce qu'elle affecte les intérêts généraux du Canada et intéresse particulièrement les deux grandes provinces de Québec et d'Ontario.

J'ai la conviction que l'honorable ministre des chemins de fer profitera des vacances pour préparer un projet assurant sa prompte construction qu'il soumettra à la sanction du parlement à sa prochaine session. Les transports peuvent se faire

plus économiquement par les chemins de fer que par les canaux.

UNE VOIX : Non ! non !

M. DE COSMOS : J'entends un honorable député à ma droite dire : non ! non ! mais les rapports des canaux sont là pour confirmer ce que j'avance. Les chemins de fer de Chicago à New-York et ceux de l'Ouest à Philadelphie et Baltimore transportent plus que tous les canaux. Les chemins de fer sur rails d'acier ont presque donné le dernier coup au trafic par les lacs ou canaux. De plus, l'encombrement des trains de voyageurs venant de l'Est la quantité considérable du fret à destination de l'Ouest, permettent aux trains de marchandises se dirigeant sur l'Est, de transporter le grain et les denrées à des prix assez minimes pour enlever au transport par eau l'utilité et les avantages qu'il possédait autrefois, et, par conséquent, si l'on prend en considération le chiffre total du fret expédié à l'Est des différentes parties des Etats-Unis, ils ont cessé d'être comme autrefois, les grandes voies de communication qui accaparaient le commerce.

Quoiqu'il en soit, nous avons dépensé \$15,000,000 depuis 1873 pour développer notre réseau de canaux du St. Laurent, et nous n'en retirons par un revenu suffisant pour payer les dépenses courantes. Le tonnage de chargements sur les lacs est peu important en comparaison de ce que nous attendions de notre grand projet des transports par eau.

Cette digression terminée, je répète que la ligne entre la baie du Tonnerre—section de la Rivière-Rouge—et le réseau de chemin de fer d'Ontario et de Québec doit se construire, et cela aussi promptement et aussi activement que possible. J'aborde une autre question. Je crois que l'ancien gouvernement a commis une erreur en commençant des travaux et en dépensant de l'argent sur le lac Supérieur—section de la Rivière-Rouge du chemin de fer du Pacifique.

Elle n'est en réalité, à ce qu'il me semble, autre chose qu'une fraction de la ligne transcontinentale, qui doit fonctionner la moitié de l'année en concurrence avec la section de Pembina et pendant la même période de temps et également en concurrence, avec la ligne principale entre Selkirk et Nipissing, lorsque cette dernière sera terminée.

Si on avait déployé de l'énergie et fait

preuve de sagesse dans l'emploi de l'argent, sur la ligne directe entre Nipissing et Selkirk, les travaux se seraient exécutés et seraient terminés aujourd'hui. Quant à la section du chemin de fer du Pacifique, de la Rivière-Rouge au pied des Montagnes Rocheuses, l'honorable ministre des chemins de fer, avec son énergie et sa hardiesse de conception, a énoncé une politique, pour sa construction et pour le développement du pays qu'elle traverse, qui montre qu'il est accoutumé à gouverner un pays ; il a montré comment on pourrait tirer partie des ressources du Nord-Ouest et peupler ce territoire.

J'approuve cette politique et j'espère que, dans un avenir prochain, cette terre se couvrira de fermes prospères, de villes florissantes et d'un réseau de chemins de fer qui s'étendra comme une toile d'araignée. Je crois que l'honorable ministre n'est pas un de ces hommes d'Etat qui aiment les lenteurs des ingénieurs ; il veut que nous chassions devant nous le buffle et le chevreuil jusqu'au pied des Montagnes Rocheuses.

Nous avons entendu des discours sur le programme du gouvernement relativement aux terres, sur le programme exposé par l'honorable ministre de l'intérieur pour coloniser le Nord-Ouest, y former de nouvelles provinces, y établir une population entreprenante, paisible et industrielle qui couvrira cette terre sauvage de champs cultivés, d'heureuses demeures, de villages prospères, de villes florissantes, dont les industries s'étendront d'une rive à l'autre de l'océan, programme en un mot, qui amènera des résultats qui couvriront des centaines de fois les dépenses de la construction du chemin de fer.

Je n'entrerai pas dans des détails pour montrer combien le gouvernement se trouvera indemnisé des dépenses de la construction du chemin de fer du Pacifique par le nouveau système des terres ; il me serait impossible de rien ajouter aux détails si bien et si complètement exposés par le premier ministre, lorsqu'il a développé le programme du gouvernement relativement au chemin de fer. J'ajouterai seulement que je crois que cette ligne de conduite est bonne autant que sage et qu'elle amènera la colonisation du Nord-Ouest avec autant de succès, de rapidité, de caractère de permanence que n'importe quel programme qu'on aurait pu adopter. Dans le cours des débats

qui se sont élevés sur programme du gouvernement, relativement aux terres, on a fait allusion à l'augmentation de la population du Nébraska et du Kansas.

La première fois que j'ai couché dans le Nébraska, étendu sur le sol et enroulé dans ma couverture, il y a vingt-huit ans de cela, il n'y avait pas une seule habitation de colon blanc dans l'intérieur de ses frontières. A part des tribus dispersées dans la plaine, les soldats des postes de la frontière et quelques trafiquants indiens licenciés étaient les seuls habitants de son territoire.

Il en était de même lorsque pour la première fois j'ai couché dans le Kansas. Il n'y avait alors, à l'ouest du Missouri, ni Etat des Nébraska, Kansas, Colorado, Nevada ou d'Oregon ; les territoires de Dakota, Montana, Idaho, Wyoming, Arizona ou de Washington n'existaient pas ; il n'était pas question de la Colombie britannique.

Les seuls gouvernements organisés étaient le territoire de l'Utah, composé de quelques établissements isolés sur les versants des montagnes Wahsatch et sur les bords du lac Salé ; le territoire de l'Oregon, qui avait quelques établissements sur le Columbia, Willamette, Cowletz et Nisqually ; la colonie de Vancouver qui n'était habitée que par une poignée de blancs réunis à l'abri des canons du fort Victoria, et l'Etat de Californie dont la population était de deux à trois cent mille âmes.

Il n'y avait à cette époque qu'un seul et modeste courrier traversant le continent ; il partait chaque mois du lac Salé, pour l'Est et pour l'Ouest et le service ne se faisait que pendant la moitié de l'année. Depuis lors, ce vaste territoire s'est couvert sur toute son étendue d'une population vigoureuse, ayant en partage tous les éléments qui constituent la force des nations, jouissant de tous les avantages de la civilisation moderne, possédant une richesse fabuleuse et rivalisant dans la voie du progrès avec les Etats et les provinces de ce continent qui sont formés depuis des siècles.

Le Nébraska et la Kansas occidental, ainsi que le Colorado, le Montana, l'Idaho, le territoire de Washington, l'Utah et le Nevada ne sont pas dans une position plus brillante que la Colombie britannique ; sous bien des rapports, ils sont moins prospères. A deux cent cinquante milles à

l'ouest de la rivière Missouri, le Nébraska et le Kansas cessent d'être des Etats agricoles. De là sur une espace de seize cents milles à l'ouest, jusqu'à la vallée du Sacramento, il n'existe pas de terres cultivées, à l'exception de quelques parties de l'Utah, fertilisées par l'irrigation. Au nord et au sud, à l'est et à l'ouest, il existe des montagnes qui recèlent dans leurs flancs des richesses inouïes et de vastes plaines qui ne seront jamais que des pâturages au milieu de déserts que la main de l'homme ne peut faire disparaître.

La conséquence de cela est que lorsqu'on aura occupé des terres arables dans le Nébraska, le Kansas et les territoires contigus, jusqu'à leur limite ouest, le courant de l'émigration qui se porte à l'ouest des Etats-Unis, pour avoir des terres arables, se dirigera au nord et se répondra sur notre fertile territoire du Nord-Ouest. Cela me semble ne devoir faire aucun doute.

Ainsi donc, le programme du gouvernement, qui a pour but de hâter la construction du chemin de fer du Pacifique, et d'assurer des moyens de transport rapides à notre émigration et à celle qui nous viendra du sud, se recommande à tout esprit véritablement animé de patriotisme.

Les honorables députés de l'opposition, depuis le commencement des débats de cette session, et depuis l'entrée de la Colombie britannique dans la Confédération, se sont élevés contre la construction d'un chemin de fer devant coûter des sommes aussi considérables.

Si une guerre éclatait demain, le parlement ne voterait-il pas immédiatement, pour la défense du pays, sans qu'aucun de ses membres y fasse la moindre opposition, une somme de \$80,000,000, c'est-à-dire, le montant nécessaire pour l'entière construction de la ligne du Pacifique ? Si cette dépense pour le chemin de fer se répartit sur huit ou dix années, elle est bien minime, comparée à celle qu'il serait nécessaire de faire pour la défense du pays.

Les dépenses d'une guerre ne nous assureraient aucun avantage pour l'avenir, tandis qu'une entreprise aussi grandiose que celle de ce chemin de fer, une entreprise ayant un caractère aussi national, aura toujours une valeur pour le pays, valeur qui s'accroîtra d'année en année.

La guerre entraînerait le vote d'une dépense d'un nombre considérable de millions; elle aurait pour conséquence le massacre de nos fils, la destruction de nos propriétés et de nombreuses misères, et nous hésitons maintenant à donner un vote pour une entreprise inoffensive, qui sera toujours un instrument de paix en même temps qu'un secours pour la défense nationale.

Qu'il me soit permis d'attirer l'attention de la Chambre sur quelques faits énoncés par le *Globe* de Toronto, le 31 août 1876, alors que l'honorable député de Lambton

(monsieur Mackenzie) était à la tête de l'administration.

C'était à l'époque où lord Dufferin se trouvait à la Colombie britannique pour y remplir une mission qui, comme on le sait, n'a pas abouti. Ces faits ont été mentionnés après que le tracé du chemin de fer du Pacifique, de la Passe de la Tête-Jaune à Fort George eût été définitivement adopté, et publiés d'une façon semi-officielle, par l'honorable député de Lambton, afin d'influencer l'opinion de la Colombie britannique.

Baie du Tonnerre à la Rv. Rouge, 413 milles,	moyenne par mille	\$28,000	.....	\$11,430,000
Rivière Ronce à Livingstone, 271 do	do	16,300	.....	4,420,000
Livingstone à Edmonton, 516 do	do	19,000	.....	9,772,000
Edmonton à la Passe de la T. Jaune, 283 do	do	19,000	.....	6,601,000
Passe de la T. Jaune à la R. Stewart, 260 do	do	20,000	.....	5,335,000
Rivière Stewart à Bute Inlet, 288 do	do	46,500	.....	13,420,000
				<hr/>
Nombre total de milles, 2,031				Coût total \$50,978,500
R. des Français à la B. du Tonnerre, 620 do	do	40,000	.....	24,800,000
				<hr/>
Longueur totale de la ligne directe 2,651 milles.				Coût total \$75,778,500

Embranchements.

Embranchement de la Baie Georgienne, 80 milles	.....	\$1,120,000
Embranchement de Pembina, 89 milles, à \$15,000 par mille	.....	1,335,000
Subvention au Canada Central, 120 milles, à \$12,000 par mille	.....	1,440,000
		<hr/>
		3,895,000
Coût total du chemin de fer du Pacifique		<hr/>
		\$79,673,500

L'honorable ministre des chemins de fer a, je crois, évalué le coût du chemin du Pacifique, de la baie du Tonnerre à Burrard Inlet, à \$64,000,000. Cette évaluation est plus forte que celle que donnait le *Globe* en 1876 dans son exposé semi officiel, pour la ligne plus longue et, dit-on, plus coûteuse, de la baie du Tonnerre à Bute Inlet. Il parlait d'une dépense de \$50,978,500. Si cette évaluation de l'honorable député de Lambton et de ses ingénieurs était exacte en 1876, elle l'est encore aujourd'hui; elle nous montre que ce que les honorables députés de la gauche nous représentent comme une entreprise d'une grandeur capable d'effrayer ne doit pas porter semblable caractère, et par conséquent les objections qu'ils font aujourd'hui sont parfaitement déraisonnables. Il est impossible à tout homme public intelligent de dire avec conviction que la somme de \$50,978,50, affectée pour construire en dix ans le chemin de fer de la baie du Tonnerre à l'Océan Pacifique, est tellement considérable que la population du Canada ne pourra supporter ce fardeau.

Mais nous ne devons pas nous attacher à découvrir laquelle des deux évaluations de l'honorable ministre des chemins de fer et du député de Lambton, est exacte; il s'agit pour nous de construire le chemin du Pacifique dans le cours des dix années prochaines. La ligne, de la baie du Tonnerre à la rivière des Français a été estimée par le *Globe* à \$24,800,000; l'embranchement de Pembina, celui de la baie Georgienne, le subsidé au Canada Central, à \$8,395,000, ce qui porte à \$79,673,500 le coût total du chemin de fer du Pacifique de la rivière des Français à Bute Inlet. Ce chiffre diffère un peu de l'évaluation de l'honorable ministre des chemins de fer qui, si je l'ai bien compris, calcule que lorsque la ligne sera terminée et en opération, elle reviendra à \$82,000,000. Remarquons que l'estimation la plus haute du coût du chemin de fer du Pacifique une fois entièrement achevée est de \$6,000,000 moins élevée que le total des sommes données depuis 1879 par le gouvernement fédéral, les provinces et les municipalités, pour aider à la construction des chemins de fer

sur toute l'étendue du Canada. Voici quelles sont les statistiques, dressées jusqu'à la date du 29 avril, 1879, qui ont été soumises au parlement :

	Montant des subsides aux chemins de fer.
Gouvernement fédéral.....	\$65,939,900 51
Ontario.....	2,229,639 02
Québec.....	8,513,613 27
Nouveau Brunswick....	2,730,000 00
Nouvelle-Ecosse.....	818,750 00
Municipalités.....	7,224,578 63
Total.....	\$87,456,481 43

Cette somme a été dépensée dans les quinze ou vingt dernières années et loin d'être appauvri, le pays se trouve beaucoup plus riche. La population est tout aussi bien vêtue, nourrie et logée depuis que cette dépense a été faite, et elle se trouve beaucoup plus en position aujourd'hui de déboursier \$80,000,000 pour la construction du Pacifique qu'elle l'a jamais été alors qu'elle dépensait \$87,456,481. Les subsides pour les chemins de fer étaient payés en bons, emprunts, taxes, mais le gouvernement fédéral se remboursera des dépenses de la construction du Pacifique au moyen du revenu qu'il retirera de la vente des terres le long de la ligne. L'honorable député de Lambton disait qu'on construirait le chemin du Pacifique avec \$80,000,000 ; je n'ai pas l'ombre d'un doute que cette somme soit suffisante. Ceci complète ma revue de la ligne jusqu'aux versants Est des Montagnes Rocheuses ; j'arrive maintenant à la motion de l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake), qui ne veut pas que le chemin de fer traverse la Colombie britannique.

Nous considérons que la section d'Esquimalt-Nanaimo du chemin de fer du Pacifique doit être construite par le gouvernement du Canada, en vertu des engagements qu'il a pris vis-à-vis de la Colombie britannique, dans l'acte d'Union, et des conditions Carnarvon, mais je choisirai une autre occasion pour traiter cette partie de la question. Avant de m'étendre longuement sur la motion de l'honorable député de Durham-Ouest, je désire attirer l'attention de la Chambre sur quelques chiffres relatifs à la Colombie britannique. L'honorable député a dit, dans son discours, que nous n'avions qu'une population de 12,000 âmes, et il y a quelques années, dans un discours qu'il prononçait à Walkerton, il disait qu'elle était seulement de 2,000. Je suis heureux qu'il ait bien voulu nous accorder cette augmentation de 10,000, mais je ferai remarquer qu'il a commis une erreur extraordinaire pour un homme d'état et un statisticien de sa force. J'attirerai d'abord l'attention sur quelques chiffres relatifs aux importations et aux exportations de la Colombie britannique, comparés avec ceux des autres provinces. Je ne fatiguerai pas la Chambre, à une heure aussi avancée, par la lecture de tous ces chiffres, mais j'espère que le rapport du *Hansard* les contiendra tous, car ils sont compilés afin que cette Chambre et le pays sachent dans quelle position se trouve la Colombie britannique, comparativement au reste du Canada. Je me bornerai à quelques explications qui rendront mes statistiques plus intelligibles.

Voici le premier tableau :

ÉTAT des importations et des exportations des provinces pour 1878-79, comparées entre elles d'après le chiffre de leur population.

Provinces.	1878-79.	1878-79.	1878-79.	1878-79.	Evaluation de la population	Import. par tête	Export. par tête	Excédant des export. sur les importations.	Excédant des import. sur les exportations.
	— Import.	— Export.	Excéd. des export. sur les import.	Excéd. export. sur im- port.					
	\$	\$	\$	\$		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Ontario.....	34,105,826	21,706,806	12,399,020	Zéro	2,000,000	17 05	10 85	6 14	Zéro
Québec.....	30,924,824	28,880,492	2,044,332	Zéro	1,500,000	20 61	19 25	1 36	Zéro
Nouv.-Ecosse..	7,062,614	7,326,018	Zéro	263,404	400,000	17 65	18 01	Zéro	0 66
N.-Brunswick..	5,296,454	5,371,471	Zéro	75,017	300,000	17 65	17 90	Zéro	0 25
Manitoba.....	1,140,871	512,873	627,998	Zéro	50,000	22 80	10 25	12 56	Zéro
Colombie Brit.	2,440,789	2,755,972	Zéro	315,183	50,000	48 81	55 12	Zéro	6 30
Ile du P.-E. ..	825,569	1,831,389	Zéro	995,820	100,000	9 35	18 31	Zéro	9 95

On peut voir, par ce tableau, que la Colombie britannique, quoique n'étant constituée que depuis vingt deux ans comme province, se range après le Nouveau-Brunswick, et occupe le cinquième rang parmi les provinces, pour les importations et les exportations des marchandises. Ontario, Québec et Manitoba importent plus qu'elles n'exportent; la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick, l'Île du Prince-Edouard et la Colombie britannique exportent plus qu'elle n'importent, et le surplus des exportations sur les importations de la Colombie britannique est presque aussi élevé que celui de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick réunis. Les importations de la Colombie britannique, calculées par tête, sont six fois plus considérables que celles

de l'Île du Prince-Edouard, et près de trois fois plus que celles d'Ontario, de la Nouvelle-Ecosse ou du Nouveau-Brunswick et plus du double de celle Québec et de Manitoba. Les importations, par tête, sont cinq fois plus considérables que celles d'Ontario ou de Manitoba et trois fois plus considérables que celles de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick ou de l'Île du Prince-Edouard. Les fait que je soumetts à la Chambre, et sur lesquels j'attire l'attention de l'honorable député qui a présenté la résolution tendant à la réputation de la Colombie, sont indiscutables. J'attirerai maintenant l'attention des mes honorables collègues sur un état sommaire montrant les exportations diverses de chaque province.

Le voici :

ÉTAT indiquant les diverses exportations des différentes provinces.—1878-9.

Provinces.	Mine.	Pêcheries.	Forêts.	Animaux et leurs produits.	Produits agricoles.	Manu-factures.	Divers.
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Ontario.....	825,769	95,531	3,253,724	5,726,453	10,410,174	885,740	229,219
Québec.....	236,448	797,662	5,274,894	7,043,290	7,253,052	963,242	93,949
Nouv.-Ecosse..	335,985	4,498,995	796,703	332,272	509,225	473,753	879
N.-Brunswick..	153,449	681,124	3,622,514	121,163	185,071	120,062	12,952
Manitoba.....	399	2,635	Nil.	474,071	33,752	892	Nil.
Île du P. E....	45	219,431	40,258	74,545	1,234,685	256,592	Nil.
Colombie Brit..	1,530,812	643,493	273,366	268,671	2,505	Nil.	Nil.
Total.....	3,082,900	6,928,871	13,261,459	14,100,604	19,628,464	3,700,281	386,231

Ce tableau établit que la Colombie britannique exporte à elle seule, en fait de produits de mines, la moitié autant que le reste du Canada, et que pour ce genre d'exportations, elle occupe le premier rang. Elle se place au quatrième rang pour les exportations des produits des pêcheries et exporte trois fois plus que l'Île du Prince-Edouard qui demande avec tant d'instance sa part, de l'indemnité des pêcheries. Pour l'exportation du bois et celle des animaux et de leurs produits, elle se place au cinquième rang. Les exportations de produits agricoles sont plus faibles que celles de toutes les autres provinces, mais je prédis que lorsque le chemin de fer du Pacifique sera construit, elle exportera plus que n'importe quelle province. En dehors de ses exportations, ses produits agricoles, de ferme et ses bestiaux représentant une valeur d'au moins un million et ses industries productives d'autres sortes de \$750,000, ce qui, pour

1878-79, porte à \$1,750,000 la valeur des produits consommés dans le pays, soit dans cette période un chiffre de \$4,500,000 pour les exportations et les produits pour l'usage domestique.

Il ne faut donc pas s'étonner si la Colombie britannique, avec une population dont la moitié est indienne, a foi dans ses magnifiques ressources et ne craindrait pas de demeurer isolée, si les circonstances l'exigeaient; si elle est fière de sa position et de sa force, et si elle traite avec mépris ceux qui voudraient violer leurs engagements et fouler aux pieds les plus solennelles obligations.

Je soumettrai maintenant à la Chambre le tableau suivant, montrant le commerce qui se fait entre la Colombie et les autres provinces :

Tableau du commerce inter-provincial entre la Colombie britannique et les provinces de l'Est, depuis 1878, et des marchandises importées des provinces de l'Est à la Colombie.

Juil't, 1871, à juin 30, 1872.....	\$ 22,214 52
" 1872, " " 1873.....	75,604 08
" 1873, " " 1874.....	66,104 17
" 1874, " " 1875.....	117,054 16
" 1875, " " 1876.....	129,735 13
" 1876, " " 1877.....	160,814 00
" 1877, à déc. 31, 1877.....	57,162 00
Année " 1878.....	169,753 00
" " 1879.....	184,564 00

Total des importations de la Colombie britannique des autres provinces.....\$983,005 50

Total des exportations de la Colombie britannique dans les autres provinces, sous forme de traites en or, pour payer les importations.....\$983,005 50

En chiffres ronds, la Colombie britannique a acheté en huit ans et demi, pour un million de marchandises d'Ontario et de Québec, principalement de cette dernière province, et a payé cette somme en or.

Les 50,000 Colombains—blancs, chinois et sauvages—ont, dans l'espace de huit ans et demi, payé chacun \$20 aux provinces de Québec et Ontario, pour des articles fabriqués dans leur territoire. Ce million de piastres, passant de main en main, a augmenté de \$5,000,000 le chiffre total de leur commerce domestique, et a contribué à faire vivre des centaines d'ouvriers et des centaines de familles; et ce n'est là cependant que le début du commerce inter-provincial avec la province du Pacifique.

Lorsqu'il y aura une population de cent ou deux cent mille blancs sur nos côtes de l'ouest, lorsque le chemin de fer du Pacifique transportera à bon marché, d'une extrémité à l'autre du continent, les produits des manufactures de l'est, pour la consommation de la Colombie, les importations annuelles seront de \$1,000,000, \$2,000,000, ou peut-être plus. Probablement que ni le gouvernement ni l'opposition n'ont tenu compte de ce commerce interprovincial dans le passé et ont négligé de considérer l'importance qu'il acquerrait dans l'avenir. C'est cependant un commerce domestique important qui prendra des proportions plus étendues à mesure qu'avanceront les travaux du chemin de fer du Pacifique, et lorsque cette ligne sera terminée, nos marchands et nos manufac-

turiers de l'ancien Canada et des provinces maritimes n'approvisionneront pas seulement de marchandises notre côte occidentale et le grand Nord-Ouest, mais entretront une concurrence active avec les nations les plus avancées du monde pour alimenter les milles marchés étrangers de la côte du Pacifique. J'attirerai maintenant l'attention de la Chambre sur les taxes que versent la Colombie britannique et les autres provinces dans le trésor fédéral.

Je produirai d'abord un tableau indiquant le montant des droits de douane que chaque province a payés en 1878-79.

Le voici :

TABLEAU indiquant séparément le montant que chaque province a versé comme droits de douane au fonds consolidé en 1878-9 et ce qu'elles auraient eu à payer en prenant pour échelle de comparaison la somme payée par tête dans la Colombie britannique, en évaluant la population à 50,000, y compris les indiens, et aussi sur 25,000, en calculant que la consommation de 25,000 indiens équivale à celle de 5,000 blancs.

Provinces.	1879. Payé à la douane.	Evaluation de la population.	Montant à payer calculé au taux, par tête, de la Col. brit., \$10,42 sur une population de 50,000.	Montant à payer, évaluant la population à 25,000, à \$20.84 par tête.
	\$		\$	\$
Ontario.....	4,973,514	2,000,000	20,840,000	41,680,000
Québec.....	4,788,919	1,500,000	15,630,000	31,260,000
N.-Ecosse.....	1,204,239	400,000	4,168,000	8,336,000
N. Brunswick.....	1,003,447	300,000	3,126,000	6,252,000
Ile du P. E.....	208,435	100,000	1,042,000	2,084,000
Manitoba.....	275,484	50,000	521,000	1,042,000
Col. britan.....	521,443	50,000	521,443	521,443
Total.....	13,040,531	4,400,000	45,848,433	91,175,443

Ce tableau montre que la somme totale des droits de douane versés au fonds consolidé, en 1878-79, par toutes les provinces, est de \$13,040,331; que si Ontario, Québec, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick, Manitoba et l'île du Prince-Edouard avaient payé, par tête, pour droits de douane, au fonds consolidé, une somme égale à celle de la Colombie, le montant total serait de \$45,848,433, et que si les provinces avaient payé la même somme, par tête, que la Colombie britannique, en admettant que la consommation des 25,000 indiens soit égale à celle de 5,000 blancs, le montant versé au fonds consolidé aurait atteint de chiffre énorme de \$91,175.43.

Les honorables députés verront, par ce

tableau, l'incroyable disproportion qui existe entre les droits de douane payés par la Colombie britannique et ceux versés par les autres provinces. Si elles avaient payé \$10.42, le chiffre de la Colombie britannique, calculé par tête sur une population de 50,000, elles auraient versé trois fois plus si on faisait une réduction pour les indiens.

Mais je ne veux pas abuser de la patience de la Chambre en entrant dans de plus longues explications à ce sujet ; j'attirerai son attention sur un autre état établissant une comparaison entre les droits de douane perçus à la Colombie britannique à ceux qui sont dans les autres provinces, en proportion de la population :

ÉTAT des droits des douanes perçus à la Colombie britannique, dans l'exercice de 1878-79, comparé avec les droits perçus durant la même période dans Ontario, Québec, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick, l'Île du Prince Edouard et Manitoba ; montrant aussi la proportion qui existe entre la population de ces provinces à la Colombie britannique :

ONTARIO.

« La Colombie paie à la douane un montant égal à 10½ pour cent de la somme payée par Ontario—c'est-à-dire que 50,000 colombains paient \$21,443 et 2,000,000 d'habitants d'Ontario \$4,978,514, la proportion de la population étant de 1 à 40, ou 5 habitants de la Colombie pour 200 d'Ontario.

QUÉBEC.

« La Colombie paie à la douane un montant égal à 10 8/7 pour cent de la somme payée par Québec—c'est-à-dire que 50,000 colombains paient \$21,453 et 1,500,000, de la province de Québec \$4,788,919, la proportion de la population étant de 1 à 39, soit 5 habitants de la Colombie pour 150 de Québec.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

« La Colombie paie à la douane un montant égal à 43 3/10 par cent de la somme payée par la Nouvelle-Ecosse, c'est-à-dire que 50,000 colombains paient \$521,443 et 400,000 habitants de la Nouvelle-Ecosse \$1,204,289, la proportion étant de 1 à 8 soit 5 habitants de la Colombie pour 40 de la Nouvelle-Ecosse.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

« La Colombie paie à la douane un montant égal de 49 3/100 pour cent de la somme payée par le Nouveau-Brunswick—c'est-à-dire que 50,000 colombains paient \$531,443 et 300,000 habitants du Nouveau-Brunswick \$1,063,447, la proportion de la population étant de 1 à 6, soit cinq habitants de la Colombie pour 30 du Nouveau-Brunswick.

ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.

« La Colombie paie à la douane un montant égal à 150 1/6 pour cent de plus que l'Île du Prince-Edouard—c'est-à-dire que 50,000 colom-

bains paient \$521,443 et 100,000 habitants de l'Île du Prince-Edouard \$208,438, ou bien la Colombie paie 250 1-6 quand l'Île du Prince-Edouard ne paie que \$100, soit \$313,005 de plus que l'Île du Prince-Edouard, la population étant dans une proportion de 1 à 2, ou 5 habitants de la Colombie, pour 10 de l'Île du Prince-Edouard.

MANITOBA.

« La Colombie paie à la douane un montant égal à 87 8-11 pour cent de plus que Manitoba—c'est-à-dire qu'en admettant que la population soit égale, la Colombie paie \$187 8-11 contre Manitoba \$100, ou \$521,443, contre \$275,484, soit \$245,959 de plus que Manitoba.

Cet état est si clair et si complet, que je crois inutile de l'accompagner d'explications. J'arrive maintenant à la somme pour laquelle chaque province contribue au revenu de l'intérieur, je produis le tableau suivant :

REVENU DE L'INTÉRIEUR—Accise, sources de revenu : spiritueux, liqueur fabriquée avec le malt, malt, tabac, inspection de pétrole, manufactures, saisie et autres recettes, 1878-79 :

Province.	Évaluation de la population.	Accise. Total	Par tête	Plus que la Colombie.	Moins que la Colombie.
		\$	\$	\$	\$
Ontario.....	2,000,000	3,383,315	1 19	0 55	Nil.
Québec.....	1,500,000	1,472,358	0 98	0 34	Nil.
Nouvelle-Ecosse.	400,000	222,011	0 55	Nil.	0 09
N. Brunswick.	300,000	234,369	0 78	0 10	Nil.
Île P. Edouard.	100,000	50,371	0 50	Nil.	0 14
Manitoba.....	50,000	54,228	1 08	0 44	Nil.
Colombie B....	50,000	32,519	0 64	Nil.	Nil.

Dans ce tableau, on trouve l'évaluation de la population de chaque province, le chiffre, par tête, pour lequel elles contribuent au revenu de l'accise et le montant, par tête, en plus ou en moins que la Colombie britannique. On voit qu'Ontario paie 55 centins de plus de droits d'accise que la Colombie britannique, Québec 34 centins de plus, le Nouveau-Brunswick 10 centins de plus, Manitoba 44 centins de plus, et que la Nouvelle-Ecosse paie 9 centins de moins et l'Île du Prince Edouard 14 centins. Ainsi donc la Colombie britannique paie, par tête, des droits d'accise plus élevés que la Nouvelle-Ecosse et l'Île du Prince-Edouard, et moindres que les autres provinces, le déficit est cent fois compensé par le, montant qu'elle verse à la caisse des douanes, qui est supérieur à celui que doivent toutes les autres provinces. Ayant abandonné cette question, je ferai re-

marquer que nous avons eu il y a quelques jours une discussion sur le tarif: l'énergie de l'opposition et la force du gouvernement se sont concentrés sur un point: comment le revenu des douanes doit-il être prélevé? Personnel, si la mémoire ne me fait pas défaut, n'a parlé de l'accise et des timbres, qui rapportent \$5,500,000, ni du département des postes, des travaux publics et autres sources de revenu produisant en tout \$4,000,000. Mon honorable ami le député de Norfolk-Nord, (M. Charlton), a discuté la question de la vente des terres de la Couronne, mais non au point de vue du revenu. Les arguments ont porté seulement sur le meilleur mode de disposer de nos terres du Nord-Ouest, pour favoriser la colonisation. Sur \$22,517,381, montant du revenu consolidé pour 1878-79, les douanes seules ont rendu \$12,900,659; il n'a pas été question de la différence de \$10,000,000 en chiffres ronds ce qui montre que l'opinion de l'opposition, si toutefois elle en entretient quelque-une, est qu'à part les douanes tous les autres départements contribuant au revenu sont admirablement administré par mon honorable ami le ministre des finances.

De plus la longue et fatigante discussion entreprise par les honorables députés sur la question du tarif n'a abouti à rien ou presque rien, car s'ils étaient au pouvoir demain ils ne pourraient réduire les taxes à cause des obligations que le pays a contractées; de là la nécessité d'adopter quelque expédient pour alléger les charges qui pèsent sur le peuple, si elles sont trop oppressives.

Je considérerai maintenant la question du revenu consolidé et des dépenses, au point de vue de la Colombie britannique, car les honorables députés de l'opposition ont donné à entendre que notre province ne fournissait qu'une bien faible contribution. Je mentionnerai ce que chaque province a à payer, ce que la Colombie aurait à verser si l'on repartissait par tête le revenu du Canada et la part à laquelle elle a droit dans le partage des dépenses. J'ai entre les mains un état sommaire pris dans les comptes publics relatif au fond consolidé et aux dépenses pour 1878-79 que j'enverrai au "reporter" du *Hansard* pour qu'il figure dans le compte-rendu de nos délibérations. Voici cet état :

M. DE COSMOS.

SOMMAIRE DU FONDS CONSOLIDÉ.

Taxes, 1878-9.

Douanes	\$12,900,659
Accise	5,390,763
Timbres	185,199
Total.....	\$18,476,613

Autres recettes.

Département des Postes.....	1,172,418
Travaux Publics, y compris les chemins de fer.....	1,863,149
Intérêt sur placements (permanents).....	521,494
Intérêt sur placements (temporaires).....	71,005
Terres de l'artillerie.....	40,849
Casuel.....	47,621
Prime et escompte.....	460
Impôts de banque.....	2,853
Amendes, confiscations et saisies.....	32,148
Droits de tonnage (Police riveraine).....	21,361
Droits de tonnage (Fonds des marins).....	37,757
Inspection des vapeurs.....	12,331
Pêcheries.....	17,738
Mesureurs de bois.....	24,715
Milice.....	16,031
Pénitenciers.....	53,115
Recettes diverses.....	15,325
Fonds de retraite.....	41,959
Terres du Canada (Manitoba).....	23,828
Vapeur du gouvernement.....	1,612
Inspection du gaz et timbres de loi.....	3,172
Inspection d'assurance.....	6,134
Poids et mesures.....	13,685

Total..... \$4,040,768.

Sommaire.

Taxes.....	\$18,476,613
Autres recettes.....	4,040,768

Total du fonds consolidé... \$22,517,381

SOMMAIRE DES DÉPENSES.

Obligations pour dette et Subsides.....	\$11,942,641
Dépenses ordinaires.....	6,941,577
Perception du revenu.....	5,561,162

Dépense totale..... \$24,455,386

J'ai également dressé un tableau, sous une forme aussi concise que possible, indiquant dans quelle proportion chaque province aurait dû contribuer au fonds consolidé en 1878-79, et quelle aurait dû être leur part des dépenses publiques: Je vais en donner lecture :

REVENU CONSOLIDÉ ET DÉPENSES DU CANADA.—Total du revenu consolidé, 1878-9, \$22,517,382, Population totale, 4,400,000; Revenu calculé par tête, \$5.12. Total des dépenses, 1878-9; \$24,453,381 56; Total de la population, 4,400,000; Dépenses calculées par tête, \$5.56.

Province.	Evaluation de la population.	Revenu approximatif par tête.	Part de revenu consolidé exigible de chaque province d'après sa population.	Montant approximatif de la dépense par tête.	Part proportionnelle de dépense exigible de chaque province d'après sa population.
Ontario.....	2,000,000	\$ 5.12	\$ 10,240,000	\$ 5.56	\$ 11,120,000
Québec.....	1,500,000	5.12	7,680,000	5.56	8,340,000
Nouvelle-Ecosse.....	400,000	5.12	2,048,000	5.56	2,224,000
Nouveau-Brunswick.....	300,000	5.12	1,536,000	5.56	1,668,000
Ile du Prince-Edouard..	100,000	5.12	512,000	5.56	556,000
Manitoba.....	50,000	5.12	256,000	5.56	278,000
Colombie britannique..	50,000	5.12	256,000	5.56	278,000
	4,400,000	.....	22,528,000	.....	24,464,000

Aucune statistique ne peut indiquer d'une manière plus exacte dans quelle proportion chaque province doit contribuer au revenu et participer aux dépenses, que celle que je viens de soumettre à la Chambre. Elle établit que le chiffre du revenu, par tête, est de \$5.12 et celui de la dépense de \$5.86, sur toute l'étendue du Canada, d'un océan à l'autre.

Le fardeau des taxes et les dépenses se trouvent ainsi également repartis sur la population entière. Mais si la contribution d'une province au revenu et aux dépenses, atteint un chiffre plus élevé, par tête, que celle de l'une ou de toutes les autres provinces, on peut dire qu'elle est injustement taxée. J'admets qu'il est impossible d'imposer des taxes, sur la totalité de la population, avec une exactitude mathématique. Quelques sections de notre pays et différentes classes de notre population, en vertu de notre système relatif à la répartition des taxes, contribuent davantage au revenu que d'autres sections et d'autres classes, et la seule chose que nous ayons à faire est d'imposer des taxes qui pèsent autant que possible sur tous. La Colombie britannique se trouve au nombre de ces sections du Canada dont la contribution, par tête, est plus forte que celle de toute autre province.

En 1878-9, elle a contribué au fonds consolidé pour \$297,762 de plus que sa part, et aux dépenses pour \$275,762 de plus qu'elle était tenue légitimement de le faire.

Le tableau dont je viens de faire la lecture et les états suivants prouveront d'une façon claire et indiscutable la vérité de ce que j'avance.

REVENU.—FONDS CONSOLIDÉ.

Total de la somme exigible de la Colombie britannique pour sa part de contribution au fonds consolidé, en prenant la population pour base, 1878-79.....	\$256,000
Somme totale payée réellement par la Colombie britannique, au fonds consolidé, comme droits de douane et d'accise.....	553,762
Somme totale versée réellement au fonds consolidé par la Colombie britannique en plus de la part qu'elle devrait payer en répartissant les taxes sur le chiffre total de la population.....	297,762

DÉPENSE.—FONDS CONSOLIDÉ.

Somme totale requise de la Colombie britannique pour supporter sa part de dépense, en calculant d'après le chiffre de la population.....	278,000
Somme totale réellement payée par la Colombie britannique, sous forme de droits de douane et d'accise pour les dépenses de la Confédération.....	553,762
Somme totale réellement payée par la Colombie britannique, sous forme de droits de douane et d'accise, pour les dépenses de la Confédération, en plus de la part qui lui reviendrait, si la répartition se faisait d'après la population, 1879-79	257,762

Pour une population aussi peu nombreuse, si on la compare à celle des autres provinces plus anciennes et plus étendues, la contribution que paie la Colombie britannique, en plus de sa part légitime, est énorme. Cet excédant est plus considérable que la contribution totale au revenu des douanes de Manitoba ou que celle que paie l'Ile du Prince-Edouard comme droits de douane et d'accise. Malgré tout, notre population n'a pas fait entendre un seul murmure; nous avons supporté le lourd

fardeau de la taxe fédérale comme un peuple énergique et ayant la conscience de sa force. Nous avons simplement demandé au Canada de tenir les justes engagements qu'il a contractés envers notre province, et à l'heure qu'il est les plus importantes de ces obligations ne sont pas remplies; bien plus, l'un des membres de l'opposition propose de les répudier. L'honorable député de Durham-Ouest a parlé aujourd'hui comme si Ontario, dont il est un des représentants, supportait le fardeau de toutes les dépenses du Canada. Il a dit que sa province tenait à dépenser son argent dans la Confédération; il semble oublier que nous ne sommes plus une province séparée, chose qui ne peut être sortie de la mémoire de la Chambre.

Nous siégeons ici comme représentants du Canada, nous payons des taxes comme tous les citoyens du Canada, et quel que soit le revenu, quelles que soient les dépenses, se feraient elles à l'étranger comme pour notre agence en Angleterre, ou dans l'intérieur du pays, la Colombie britannique y contribue au même titre qu'Ontario et les autres provinces.

La tenue de livres de l'honorable député se fait en parties simple, double et triple. Il tient ses livres pour la Confédération,

les provinces, les comtés, les cantons et ainsi de suite, et il en a cité aujourd'hui des extraits pour montrer combien les autres provinces avaient reçu d'Ontario. Rien n'est plus dangereux, rien n'est plus contraire à l'esprit de notre gouvernement fédéral, que de faire ainsi étalage de la contribution de chaque province au trésor fédéral, dans le but bien apparent d'exalter Ontario, et d'établir ainsi des distinctions entre les provinces.

Ce n'est qu'à un homme d'Etat de village qu'il appartient d'adopter semblable tactique. La déclaration, si souvent répétée dans les journaux, que tout le revenu provient d'Ontario est tout à fait inexacte. La population de cette province est très nombreuse en effet, mais Québec pourrait avoir la même préférence, parce que sa population est également considérable. Je reviendrai du reste sur cette question.

Je vais maintenant soumettre à la Chambre un tableau établissant le montant approximatif versé par la Colombie au trésor fédéral, durant les dernières années. J'en lirai quelques parties et je confierai le document au reporter du *Hansard* pour qu'il figure au rapport officiel :

TOTAL APPROXIMATIF du montant payé par la Colombie britannique, entre le 20 juillet 1871 et le 30 juin 1879 au fonds consolidé.

	1871-2.	1872-3.	1873-4.	1874-5.	1875-6.	1876-7.	1877-8.	1878-9.	Total pour huit ans.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.	
Donanes.....	354,89 40	303,85 29	335,78 29	414,33 85	487,013 34	404,895 42	425,391 34	514,854 91	
Accise.....	1,437 14	5,723 93	10,674 84	11,181 01	14,913 71	20,264 60	24,935 33	31,960 20	
Total des taxes	356,321 74	309,619 22	356,462 13	425,512 86	501,927 05	425,159 02	470,326 67	546,824 11	\$3,392,152-80

REVENU CASUEL ET TERRITORIAL.

Postes.....	777 34	16,740 90	9,504 20	12,214 11	14,074 67	13,431 08	16,644 61	16,791 33	
Serv. de l'océan.....		24,732 72	12,449 20	2,975 12	12,439 84	3,152 25	1,952 23	1,612 09	
Télégraphes.....		14,310 48	10,120 72	9,439 63	9,257 08	7,325 92	8,530 57	5,179 70	
Droits de havre.....		12,513 29	295 40						
Divers.....		1,113 42	3,945 97	2,157 29				39 95	
Part d'intérêt primes.....	7,199 00	6,310 00	8,415 00	11,674 00	13,631 82	12,881 15	11,088 82	11,262 90	
Fonds des marins Insp. des bateaux à vapeur.....					2,349 96	1,878 09	2,612 25	2,665 66	
Amendes, etc.....					405 87	449 83	342 34	620 04	
Casuel.....						801 76	3,271 72	758 84	
Milice.....						2,440 60	725 00	911 63	
Fonds de retraite.....						476 06	332 73	376 64	
	7,976 34	75,720 81	44,730 49	38,559 70	53,255 99	43,806 74	46,186 27	41,107 83	= 351,344 17
								Total.....	\$3,743,696 97

Cet état montre que depuis le 20 juillet 1871, jusqu'au 30 juin 1879, la Colombie britannique a payé au Canada, comme droits de douane et d'accise, la somme énorme de \$3,392,152,80. De plus elle a versé \$351,314, au revenu territorial et casuel, ce qui du 20 juillet 1871 au 30 juin 1879, porte sa part de contribution au revenu à \$3,743,696,97. Si comme le prétend le député de Durham-Ouest, notre population ne se compose que de 12,000 blancs les honorables membres de cette Chambre seront surpris d'apprendre que dans l'espace de ces quelques années elle a payé près de \$4,000,000 au trésor du Canada.

Une population qui supporte un tel fardeau sans murmurer, comme l'honorable député de l'Islet (M. Casgrain), et l'honorable député de Durham-Ouest, (M. Blake), une population qui sait se montrer assez généreuse et assez bien disposée pour supporter un tel fardeau, qui n'épargne aucun effort pour enlever les obstacles qui peuvent entraver la route du char de l'Etat, devrait être mieux appréciée qu'elle l'a été depuis que j'ai l'honneur de siéger dans cette Chambre.

Avant de terminer cette partie de mon discours, il me sera permis de soumettre le tableau suivant, indiquant le montant total payé par la Colombie britannique, en plus de sa part proportionnelle :

Dans l'espace de huit ans, du 20 juillet 1871 au 30 juin 1879, la Colombie a payé en droits de douane et d'accise, pour le fonds consolidé	\$3,392,152 80
Du 20 juillet 1871 au 30 juin 1879, la Colombie britannique a versé au fonds consolidé, à même le revenu casuel et territorial.....	351,344 17
	<hr/>
	\$3,743,496 97
Part proportionnelle du fonds consolidé, exigible de la Colombie britannique en huit ans, du 20 juillet 1871 au 30 juin 1879, à \$256,000 par année, prenant l'exercice de 1878-9 comme base de toute la période.....	2,048,000 00
Montant total provenant de toutes les sources de revenu versé au fonds consolidé par la Colombie britannique, en plus de sa part proportionnelle, établi d'après les rapports du revenu pour 1878-9, durant l'espace des huit années se terminant le 30 juin 1879.....	1,695,496 97

Qu'il me soit permis de répéter que le revenu que nous avons payé, en plus de notre part légitime, en supposant que chaque citoyen, sur toute l'étendue du Canada, doive verser approximativement la même somme dans le coffre public, a été de près de \$1,750,000 et que malgré cela nous n'avons pas reçu du Canada ce que nous étions en droit d'espérer.

SIR ALBERT J. SMITH : Combien avez-vous reçu ?

M. DECOSMOS : Fort peu de chose, quoique nous ayons payé notre juste part de taxes. Nous n'avons pas à nous occuper de politique provinciale, nous ne sommes pas ici comme députés provinciaux, mais bien comme députés fédéraux. Dès que l'honorable député de Westmoreland envisagera les choses à un point de vue plus élevé, il cessera de s'occuper exclusivement de sa petite province, et de condamner une province florissante qui ne date que de vingt-deux ans et qui donne au fonds consolidé un revenu la moitié plus considérable que la sienne. Quant à ce qui concerne les dépenses faites par le Canada dans l'intérieur de la Colombie britannique, ou dans ses intérêts, qu'il me soit permis de faire remarquer que certaines sommes d'argent qui doivent être payées à la Colombie britannique sont spécifiées dans le statut ou les conditions d'Union. Il y a d'autres sommes dont l'emploi se trouve sous le contrôle direct du parlement, et l'un ou l'autre parti peut s'opposer, s'il lui plaît, à cette dépense ; aussi la Chambre, mais non la Colombie britannique assume la responsabilité de tous les crédits qui ne sont pas établis par la loi.

Je vais lire maintenant un autre tableau indiquant le montant que la Colombie britannique aurait eu à payer pour droits de douane, en 1878-79, en prenant pour base du calcul le chiffre payé, par tête, par les autres provinces, celui qu'elle aurait versé en faisant le calcul d'après la moyenne, par tête, du Canada, et aussi le montant que la Colombie britannique paie de plus que les provinces et le Canada, d'après les chiffres respectifs de leur taxe par tête :

TABLEAU indiquant le montant que la Colombie britannique aurait eu à payer pour droits de douane, en 1878-9, en prenant pour base du calcul la taxe payée, par tête, par les autres provinces ; aussi le montant qu'elle aurait versé en faisant le calcul d'après la moyenne, par tête, du Canada ; aussi le montant que la Colombie britannique paie de plus que les provinces et le Canada, d'après les chiffres respectifs de leur taxe par tête :

Évaluation de la population des sauvages et des blancs.	Colombie britannique, douanes par tête \$10.42.	Douanes, Ontario, par tête, \$3.06.	Douanes, Québec, par tête, \$3.97.	Douanes, Nouvelle-Écosse, par tête, \$3.05.	Douanes, Nouveau-Brunswick, par tête, \$3.67.	Douanes, Manitoba, par tête, \$9.14.	Douanes, Ile P.-E., par tête, \$2.19.	Douanes, moyenne par tête, Canada, \$3.50.
50,000	\$ 521,443	\$ 153,000	\$ 198,500	\$ 152,500	\$ 183,500	\$ 457,000	\$ 109,500	\$ 175,000
Balance que la Colombie britannique ne aurait pas eu à payer si les droits de douane avaient été perçus aux taux respectifs de la taxe dans les autres provinces et le Canada .....	.....	368,443	322,943	368,943	337,943	64,443	411,943	346,443
Total	521,443	521,443	521,443	521,443	521,443	521,443	521,443	521,443

J'ai préparé ces chiffres afin de montrer à la Chambre quelle est la véritable position financière de la Colombie britannique et de faire cesser dorénavant les murmures qui s'élèvent contre cette province. Je rendrai la question plus claire, en citant une anecdote. J'ai entendu parler d'un colon de la Caroline du Sud, qui habitait sur les bords d'un marais. Les grenouilles étaient très nombreuses et leurs coassements le fatiguaient beaucoup et l'empêchaient de dormir.

Il fit usage de tous les expédients pour arrêter le concert nocturne des grenouilles, et finalement il eut l'idée de fabriquer une immense lanterne ; dès que les grenouilles commençaient à coasser, il en ouvrait la porte et jetait des flots de lumière sur les habitants du marais ; le calme renaissait aussitôt.

J'espère sincèrement que les tableaux que j'ai soumis ce soir auront pour effet de mettre en lumière les finances de la Colombie britannique et de faire cesser les éternels murmures que nous avons entendus jusqu'à ce jour dans ce parlement. Mes honorables amis de l'opposition, et le député de Durham-Ouest en particulier, ont parlé des dépenses faites dans la Colombie britannique pour chemins de fer, explorations et autres choses semblables. Je me suis efforcé de découvrir quel avait été le montant dépensé

dans cette province, pour les explorations du chemin de fer du Pacifique ; je le donnerai bientôt. Quoique trois gouvernements se soient succédé depuis que des arrangements ont été pris pour la construction du chemin de fer du Pacifique dans cette province, les travaux ne sont pas commencés ; il n'a pas été donné un coup de pique, il n'a pas été enlevé une pelletée de terre, on n'a pas transporté une seule voiture de terre ou de pierre, on n'a pas creusé un seul ponceau, élevé un seul pont, posé une seule traverse, placé un seul rail ; rien en un mot n'a été fait, et l'on vient nous dire qu'une somme considérable d'argent a été dépensée en explorations.

Avant de donner le chiffre de cette somme, je rappellerai à la Chambre l'époque qui a précédé l'entrée de la Colombie britannique dans la Confédération, alors que nous avions des hommes comme sir Georges Cartier, qui disait que toutes les sommes dépensées pour les explorations devaient être à la charge des compagnies qui entreprenaient la construction d'un chemin. Lorsque la charte Allan a été accordée, toutes les dépenses pour explorations devaient être faites par les entrepreneurs. Ainsi donc, c'est partir d'un principe faux, et c'est aller contre les promesses faites par le gouvernement devant le parlement, que de vouloir faire suppor-

ter à la Colombie britannique les frais des explorations. Je montrerai à la Chambre que d'après les bases que j'ai posées, la Colombie britannique a versé dollar pour dollar et même plus au trésor fédéral, pour les sommes dépensées pour les explorations dans cette province; je lui prouverai aussi que nous avons payé au-delà des dépenses. J'attire donc son attention sur le tableau suivant :

TABLEAU montrant l'excédant payé par la Colombie britannique, en sus de sa contribution au *pro rata*, comparé avec les dépenses faites pour le chemin de fer, dans et pour la Colombie britannique jusqu'au 30 juin 1879.

Excédant payé par la Colombie britannique, en plus de sa contribution au <i>pro rata</i> (voir le tableau précédent)	\$1,695,496 97
Total des dépenses de chemin de fer faites dans ou pour la Colombie britannique	1,499,956 19
Balance restant, déduction faite des dépenses de chemin de fer entre les mains du gouvernement fédéral	195,540 78

Une grande partie de la somme destinée aux explorations du chemin de fer a été gaspillée principalement à cause de l'incompétence des ingénieurs; de plus, cet argent n'a pas été entièrement employé dans la Colombie.

En faisant cet exposé, je veux qu'il soit bien compris que je n'admets pas que la Colombie britannique doive verser plus que sa part au *pro rata*, au fonds consolidé, mais je tiens à établir que déduction faite de cette énorme somme de \$1,499,956.19 pour les explorations de chemins de fer, il reste dans le trésor une somme de \$195,540 au crédit de la Colombie britannique, ce qui montre que les explorations de chemins de fer dans la Colombie n'ont rien coûté au Canada.

Et malgré cela nous voyons le député de Durham-Ouest, ainsi que les brillantes lumières qui l'entourent, condamner la construction du chemin de fer dans la Colombie britannique et essayer de répudier les engagements solennels conclus entre le Canada, la Colombie britannique et lord Carnarvon.

Nous avons entendu, hier et aujourd'hui, un discours aussi long qu'élaboré du représentant de Durham-Ouest, dans lequel l'honorable député évalue la population de la Colombie britannique à 12,000 habitants. Je présume que per-

sonne n'a contredit cette déclaration, et je me garderai bien de le faire, afin d'avoir l'occasion de la discuter.

Je trouve dans mes notes que j'ai placées sous le titre général de "Blake le statisticien," un tableau dont voici la substance. Si 12,000 habitants seulement paient \$521,443 à la douane, la contribution par tête sera de \$44.43; si 12,000 habitants paient \$32,319 à l'accise; la contribution par tête sera de \$2.70; la somme totale payée à la douane et à l'accise étant de \$553,762, la contribution, par tête, calculée d'après ce chiffre de population est donc de \$47.13.

Maintenant, si la province d'Ontario, dont la population est estimée à 2,000,000, versait au trésor fédéral, pour droits de douane et d'accise, une somme égale, par tête à celle que paie la Colombie britannique, toujours en considérant comme exacte la déclaration de monsieur Blake, elle contribuerait pour \$94,260,000 au revenu du pays.

Je pense que si nous avons cette somme dans nos coffres, nous verrions s'épanouir de plaisir la bonne figure de l'honorable ministre des finances, et qu'il n'aurait pas de peine à activer l'achèvement de tous les grands travaux publics que ce pays peut avoir rêvé.

Je considérerai maintenant la question du coût de la section d'Yale-Kamloops du chemin de fer du Pacifique. Je ne possède pas les statistiques dont l'honorable ministre des chemins de fer et après lui l'honorable ministre des travaux publics se sont servis hier, mais connaissant le pays que doit traverser cette section du chemin de fer, je considère que lorsqu'elle sera terminée, elle ne coûtera pas au pays plus de \$8,000,000. J'ai même entendu une personne, très familière avec les questions de chemin de fer, déclarer qu'elle ne coûterait pas \$7,000,000. Mais j'ai ajouté \$1,000,000 pour dépenses imprévues et je fixe à \$8,000,000 le coût de l'embranchement de Yale-Kamloops.

Je tiens à montrer à la Chambre que si chemin de fer se construit il le sera avec l'argent de la Colombie britannique et non avec celui de la Confédération, à moins que notre contribution au fonds consolidé ne soit considérée comme appartenant au Canada.

Je veux établir que la Colombie britannique contribuera seule à la construc-

tion de la section de Yale-Kamloops, et que tout ce que nous demandons est la garantie du crédit du Canada. Je pense pouvoir le démontrer facilement au moyen du tableau suivant :

TABLEAU indiquant le montant d'intérêt que le Canada a à payer sur le capital employé à la construction de la section de Yale-Kamloops du chemin de fer du Pacifique. Aussi état indiquant de quelle façon le Canada se trouve remboursé de l'intérêt :

COUT TOTAL.

1 Section de Yale-Kamloops 127 milles.....\$8,000,000

DEPENSE ET INTERET, 1880 à 1885.

1880-1 Dépense, \$1,000,000, à 4 par cent, pour 4 ans.....\$160,000
1881-2 Dépense, \$1,500,000, à 4 par cent, pour 3 ans.....180,000
1882-3 Dépense, \$1,500,000, à 4 par cent, pour 2 ans.....120,000
1883-4 Dépense, \$2,000,000, à 4 par cent, pour 1 an.....80,000
1884-5 Dépense, \$2,000,000, à 4 par cent, à allouer pour intérêt sur le paiement.....80,000

Total de l'intérêt, 30 juin 1885.. \$620,000

SURPLUS DES RECETTES ET ECONOMIES.

1. Montant annuel payé en droits de douane, par la Colombie britannique, en plus de sa contribution proportionnelle au fonds consolidé, calculée sur la moyenne annuelle des droits de douane payés, par tête, au Canada, c'est-à-dire \$346,443 durant cinq ans de 1880 à 1885 (voir les tableaux précédents).....\$1,732,215
2. L'emprunt de la Colombie britannique, 1863, pour £50,000 sterling, expire en juillet 1883, de sorte qu'il y aura économie de dix pour cent, pour intérêt et fonds d'amortissement en 1883-84 et 1884-85.....50,000
3. L'emprunt de Vancouver, 1863, pour £40,000 sterling expire en 1882 de sorte qu'il y aura économie de dix pour cent pour intérêt et fonds d'amortissement pour 1882-83, 1883-84, 1884-85.....60,000

Total des recettes et économies....\$1,842,215

Total de l'intérêt de quatre ans sur une dépense de \$8,000,000....620,000

Total du surplus payé par la Colombie, déduction faite du paiement de l'intérêt durant 4 ans, sur les 8,000,000, de la section de Yale-Kamloops.....\$1,222,215

Je crois avoir accompli maintenant ce que j'ai promis. J'ai montré que lorsque

M. DE COSMOS.

l'embranchement de Yale-Kamloops sera terminé, l'intérêt total sur le capital de \$80,000 consacré à sa construction et à son achèvement, c'est-à-dire \$620,000 sera remboursé par la Colombie britannique, et que le montant total des recettes excédant sa contribution pour les douanes calculée au *pro rata*, et l'économie amenée par les emprunts expirants, seront entre 1880 et 1885 de \$1,842,222, ce qui laisse au trésor du Canada, déduction faite du paiement de l'intérêt, une balance de \$1,222,215. On voit par là que la Colombie britannique ne désire pas être à charge d'aucunes provinces de la Confédération, pour la construction du chemin de fer, de la côte du Pacifique aux Montagnes Rocheuses. Tout ce qu'elle demande, c'est que le gouvernement emploie son crédit pour réunir les fonds nécessaires et exerce une sage surveillance, pour que la section de Yale-Kamloops se contruisse bien et avec économie. Le total de l'intérêt annuel, sur le coût de la construction du chemin, après son achèvement, sera de \$320,000, et si le chemin ne réalise pas un surplus suffisant pour payer l'intérêt, les \$1,222,215 dont j'ai parlé payeront le tout pour cinq ans de plus, et alors l'accroissement des contributions au trésor du Canada contribuera à couvrir cet intérêt et celui sur les sommes dépensées pour le prolongement du chemin, à l'est et à l'ouest.

Je regrette que l'honorable député de Durham-Ouest ne soit pas à son siège, car je voudrais répondre aux remarques qu'il a faites au sujet des sommes immenses pour lesquelles Ontario et Québec ont contribué à cette entreprise. Pas un seul statisticien, pas un seul financier, quels que soient les moyens employés, ne pourront découvrir que ces deux provinces aient versé au trésor du Canada d'autres sommes que celles qui sont mentionnées dans les rapports. L'honorable député nous a donné des chiffres, montrant que, depuis huit ans, à la suite des déficits dans les différentes branches du service, la Colombie britannique s'était endettée de \$844,000 vis-à-vis du Canada.

Je crois avoir démontré que d'après ma manière de traiter la question, qui est certainement la meilleure, qu'en dépit de tous les calculs que pourra présenter mon honorable ami, nous ne devons ni cette somme, ni aucun autre montant.

Mais je veux bien admettre pour un ins-

tant, pour les besoins de la cause, que la Colombie britannique ait reçu en plus qu'elle n'a versé au trésor fédéral au *pro rata* la somme de \$840,000 du Canada. Tout homme d'État véritablement digne de ce nom, considérant cette vaste province qui ne date que de vingt ans se serait dit : cette somme totale de \$840,000, à l'expiration de huit années, produira \$33,600 par an à 4 pour cent, et la population actuelle du Canada n'aura rien absolument à souffrir ; il faut donc la faire figurer au compte capital et couvrir le déficit apparent par des emprunts qui ne seront pas rachetables par cette génération et que, dans quelques années, la Colombie remboursera au centuple au Canada.

J'aurais désiré que mon honorable ami fut présent pour entendre ces calculs ; il aurait peut-être conscience de l'erreur qu'il avait commise en faisant son accusation. Si j'occupais une position aussi importante que celle de mon honorable ami, qui aspire à contrôler le gouvernement de ce pays, au lieu de jouer le rôle d'éternel plaignant, je choiserais une occupation plus digne.

Ma politique ne consisterait pas à murmurer contre le gouvernement parce qu'il va trop vite : je lui dirais au contraire qu'il est encore trop lent. C'est là une noble politique pour un chef d'opposition, s'il veut entrer dans une nouvelle voie et rompre avec les misérables traditions qui se lient à cette question. Alors nous aurions eu un chef de l'opposition rivalisant avec l'énergique ministre des chemins de fer et l'homme remarquable qui est à la tête de ce gouvernement, et leur disputant la faveur populaire ; je puis parfois différer d'opinion avec ces deux honorables ministres, mais je suis heureux de rendre un juste hommage à leur mérite. Nous verrions donc qui ferait le plus et le mieux pour promouvoir les intérêts du pays et favoriser son avancement. On ne parlerait pas alors autant des États-Unis ; nous n'entendrions pas vanter leur esprit de progrès et blâmer notre apathie. L'argument de l'honorable député se borne à ceci : les États-Unis sont à la tête du progrès ; nous nous rendons en masse sur leur territoire et leur population ne vient pas ici. Et c'est ainsi que le pays n'a pu encore se débarrasser des ténébères qui l'entourent. Je ne veux pas dire que l'honorable représentant de Durham-

Quest et les honorables députés qui siègent à ses côtés manquent de patriotisme ; je n'ai jamais employé le mot de déloyauté sans lui attribuer une signification. J'ai presque toujours constaté que chez ces gens qui font à tout propos parade de loyauté, on ne trouve ce sentiment qu'à la surface. Nos intérêts matériels modifient nos opinions, et lorsque les deux viennent en conflit, ce sont les opinions qui sont sacrifiées. De la part du gouvernement comme de celle de l'opposition, je n'aime pas que la loyauté parte seulement des lèvres. J'aime cette loyauté qui garantit l'ordre, maintient l'inviolabilité des lois de notre pays, et si nous avons jamais à changer nos relations avec la mère-patrie nous le ferons d'une façon constitutionnelle et non hypocritement. On nous a parlé beaucoup d'Ontario comme de la vache à lait de la Confédération ; je n'ai pas encore terminé mes recherches relatives aux sommes dépensées dans cette province en 1878-79, mais les renseignements que j'ai recueillis jusqu'ici me permettent de dire qu'Ontario a reçu du trésor une somme plus considérable que celle qu'elle y a versée.

Les droits de douanes, d'accise, et de timbres—seules taxes imposées—qui ont été perçus dans Ontario en 1878-79 ont été, en chiffres ronds, de \$8,460,000, et les dépenses pour salaires, travaux publics, intérêts, etc., de \$8,560,000. Ainsi donc Ontario a reçu autant, et même plus qu'il a versé au trésor.

De quoi se plaint-elle alors ? Pour quelle raison ses hommes publics essaient-ils de dominer ce pays et de dire insolemment aux petites provinces, dans le langage dont se servait l'ancien gouvernement en s'adressant à lord Carnarvon : " C'est le devoir spécial des petites provinces de faire quelques concessions aux opinions des provinces plus anciennes et plus populeuses, d'où l'on retire les revenus pour la construction de tous les travaux publics."

Le plus tôt cette erreur systématique de la province d'Ontario, qui consiste à s'imaginer qu'elle est la vache à lait du Canada, sera dissipée, sera le mieux. Les deux millions et demi de Canadiens qui se trouvent en dehors de ses frontières, ne consentiront pas à être traités, comme par charité, par une province qui n'a jamais eu un surplus d'un dollar dans son trésor avant d'être unie avec eux. J'aborderai

maintenant la sentence arbitrale de lord Carnarvon.

L'honorable député de Durham-Ouest a soumis à cette Chambre une résolution entraînant leur répudiation. Il veut pousser une obligation solennelle ; il veut faire rejeter la clause de l'acte d'Union relative au chemin de fer et les conditions de lord Carnarvon, faites en 1874 et acceptées avec reconnaissance par le gouvernement à la tête duquel se trouvait l'honorable député de Lambton.

L'honorable représentant de Durham-Ouest s'est présenté cette session devant la Chambre sous deux aspects bien différents ; tantôt il pose comme conservateur des réglemens acceptés, tantôt comme leur destructeur.

On ne doit pas oublier que l'honorable député d'Algoma a demandé la formation d'un comité pour s'enquérir de la question en litige des frontières d'Ontario. A cette occasion l'honorable député de Durham-Ouest, aidé par les honorables représentants de Bothwell, Elgin et Lambton, s'opposa à la motion, la représentant comme une tentative faite pour violer une convention solennelle, comme un premier effort pour renverser le réglemant des frontières d'Ontario, et il termina son discours en insistant sur la nécessité de maintenir le réglemant dans son intégrité, disant que la " question était encore beaucoup plus importante au point de vue moral qu'au point de vue matériel," et qu'on ne devait pas manquer de bonne foi avec Ontario.

L'honorable député paraissait rempli d'une si sainte ardeur ; son âme droite semblait si vivement affligée à l'idée de la possibilité d'un déplacement des frontières d'Ontario que pourrait amener la nomination d'un comité d'enquête, qu'il m'a rappelé l'invocation à la muse de Milton :

" What in me is dark
Illumine : what is low, raise and support,
That to the height of this great argument
I may assert eternal Providence,
And justify the ways of God to men."

La Chambre décida toutefois que la motion devait être adoptée, de sorte que les angoisses de l'agonie mentale de l'honorable député de Durham-Ouest, rendue plus cruelle par une majorité de cette Chambre dépourvue entièrement du sentiment de pure morale internationale qui gonflait son cœur de patriote, seraient de-

meurées dans l'oubli si les échos de son appel pathétique n'étaient parvenus jusqu'au *Globe* qui les a répandus dans le pays.

L'honorable député se présente maintenant comme destructeur de conventions. Il semble avoir oublié les pures doctrines de morale internationale qu'il a invoquées de concert avec ses honorables amis de Bothwell et de Lambton pour la question des frontières d'Ontario. Alors qu'il pratiquait ces doctrines, la motion de l'honorable député d'Algoma a dû sans doute l'affecter bien vivement ; la possibilité de la perte de 120,000 carrés de territoire ; l'opinion exprimée dernièrement par les juges Ramsay et Armour, employés comme conseils par l'ancien gouvernement, déclarant qu'Ontario n'y avait aucun droit, constituaient certainement une perspective peu encourageante pour la suprématie de la province d'Ontario.

On peut ainsi expliquer en partie pourquoi le député de Durham-Ouest a envisagé au point de vue de la haute morale la question du réglemant de la frontière d'Ontario, réglemant qui, de son propre aveu, demandait la sanction d'une loi pour être valide et obligatoire. Mais, maintenant que le gouvernement propose de tenir les engagements contractés vis-à-vis de la Colombie britannique, d'obéir à la décision arbitrale Carnarvon, de voter \$1,000,000 pour la construction d'un chemin de fer, l'honorable député de Durham veut détruire et répudier le réglemant Carnarvon, accepté par l'ancien gouvernement, prétendant qu'en faisant ainsi, il ne se met en contradiction avec aucune résolution, il n'enfreint aucune loi. Il n'invoque plus les principes élevés et purs de la morale internationale et les applique à la convention Carnarvon, pour expliquer le changement d'opinion qui s'est produit chez lui, en quelques semaines, sur la question des réglemans internationaux, ou pour justifier sa conduite ; mais sa résolution demandant de retarder la construction du chemin de fer, manifeste chez lui un tel changement dans son code de morale internationale, qu'il ne peut être expliqué que par lui, et le public décidera alors si sa morale est oui ou non fautive et perfide. L'attitude prise par l'honorable député, sur la question des frontières d'Ontario et sur la décision arbitrale de lord

Carnarvon, me remet en mémoire un autre grand réformiste dont parle Rabelais :

“ Le diable était malade, il voulut être saint ; le diable se remit, est-il devenu saint ? ” Avant d’abandonner ce sujet, je désirerais encore attirer l’attention sur les opinions qu’entretenaient les partisans de l’opposition, dans cette Chambre et au dehors, lorsque les conditions de l’Union ont été discutées, en 1871, au parlement et devant le pays, ainsi que sur les discours prononcés cette session par les honorables députés de Bothwell, Durham-Ouest et Lambton au sujet de la question des frontières d’Ontario. Je désirerais aussi établir une comparaison entre les opinions manifestées par eux à cette occasion et la ligne de conduite qu’ils suivent aujourd’hui pour répudier le règlement Carnarvon, ainsi que la clause relative au chemin de fer, contenue dans l’acte d’Union. Je citerai d’abord la clause du chemin de fer faisant partie des conditions d’union :

“ Le gouvernement du Canada s’engage, dans le cours des deux années qui suivront la conclusion de l’union, à assurer le commencement simultané de la construction d’un chemin de fer partant du Pacifique dans la direction des Montagnes-Rocheuses, et d’un point quelconque qui pourra être choisi à l’ouest des Montagnes-Rocheuses, dans la direction du Pacifique, afin de relier les côtes de la Colombie britannique avec le réseau des chemins de fer du Canada. De plus, ce chemin de fer devra être terminé dans dix ans, à partir de la date de l’union.”

La première interprétation de ce document est donnée par lord Lisgar ; il disait le 1er février 1871 :

“ Les conditions de l’union ont la nature d’un traité.”

Je citerai l’opinion d’un autre gouverneur, l’honorable monsieur Letellier, qui disait dans un discours prononcé au Sénat, sur la question de la Colombie britannique :

“ Les résolutions relatives à l’union de toute l’Amérique britannique du Nord ont été soumises pour la première fois, au Conseil législatif du Canada, par feu sir Etienne Taché, et je ne vois pas quelle difficulté il y aurait maintenant à discuter une question de cette nature, quoique de bien moindre importance. Ces résolutions étaient une sorte de traité entre les provinces ; les résolutions en question seront aussi presque un traité entre le Canada et la Colombie britannique.”

Telles sont les opinions de deux hommes publics distingués, et tous les deux admet-

tent que les conditions de l’union ont le caractère d’un traité. Mais il appartenait à deux autres lumières distinguées du parlement, d’expliquer la force obligatoire de ce traité ; j’entends parler de l’honorable député de Durham-Ouest, (monsieur Blake) et du député de Westmoreland (sir A. J. Smith).

Dans cette occasion, l’honorable député de Durham-Ouest, s’est servi du langage suivant :

“ Les honorables députés n’ont-ils pas raison de demander de plus amples informations, avant de s’engager ainsi irrévocablement. Si cette proposition obtient force de loi, la foi du Canada se trouve engagée, et sans le consentement de la Colombie britannique, il ne pourra jamais se défaire de la plus faible partie de ces obligations qui l’enferment dans un cercle de fer.”

Malgré cette déclaration faite en Chambre en 1871, l’honorable député de Durham-Ouest présente aujourd’hui une résolution demandant de retarder la construction de la section de Yale-Kamloops, du chemin de fer du Pacifique, dans la Colombie britannique. Il a dit, en 1871, que les conditions de l’Union ne pouvaient être rompues, “ sans le consentement de la Colombie britannique,” et cependant, il essaie aujourd’hui de les répudier sans son assentiment ; et de mettre de côté la clause relative à la construction du chemin de fer, en s’opposant au vote demandé par le gouvernement. La grande autorité que je dois citer ensuite sur cette question, est celle de l’honorable député de Westmoreland.

Il disait en 1871 :

“ L’honneur du pays se trouve engagé par la résolution relative à l’achèvement du chemin dans une période de dix ans, lors même que l’entreprise entraînerait la ruine. Aucune réserve verbale ne peut avoir effet ; les décisions écrites seulement auront force et la rédaction de la résolution est parfaitement claire ; si dans deux ans le chemin de fer n’est pas commencé, la Colombie britannique peut en appeler au gouvernement Impérial.”

L’honorable député de Westmoreland comprenait alors que ce traité imposait une obligation stricte au Canada et quoique la chose puisse paraître étrange, c’est lui qui a secondé aujourd’hui la résolution de l’honorable député de Durham-Ouest qui le répudie.

Ces extraits contiennent les opinions émises il y a neuf ans par les honorables députés de Westmoreland et de Durham-Ouest, sur les obligations que nous im-

pose le traité d'Union; et aujourd'hui, spectacle sans exemple, nous voyons ces messieurs, après sept ans de violations continuelles des conditions de l'Union, dont cinq sous le régime de l'administration qu'ils défendaient et dont ils étaient membres, proposer et seconder une motion qui tend à violer cette obligation solennelle et qui ne peut être mise de côté.

Je rappellerai maintenant à la Chambre les paroles dont se servait l'honorable député de Bothwell, lorsque la question de la décision arbitrale relative à la frontière d'Ontario a été soulevée, cette session, par l'honorable représentant d'Algonia, et j'appliquerai les principes qu'il a invoqués à la conduite que lui ainsi que les autres membres de l'opposition suivent maintenant relativement à la sentence arbitrale de lord Carnarvon. Il disait, comme on peut s'en rendre compte en consultant le *Hansard* de cette année :

“ Je m'oppose à la nomination du comité proposé par l'honorable préopinant. Je crois que le parlement du Canada ou, dans tous les cas, le gouvernement canadien est lié en honneur par la sentence des arbitres choisis pour décider cette question de limites.”

Je soutiens que si ces paroles sont justes pour la question des frontières d'Ontario, elles le sont encore quand il s'agit d'une obligation, des conditions de l'Union pour lesquelles nous avons la sanction d'un statut impérial et la sanction du parlement de ce pays, et si le gouvernement est “lié en honneur” par la sentence arbitrale relative aux frontières, il l'est encore certainement bien davantage par la sentence arbitrale de lord Carnarvon qu'il a acceptée. L'honorable député dit plus loin (*Hansard*) :

“ En accordant un comité d'enquête dans le but d'attaquer la décision des arbitres dans cette affaire, au lieu de la confirmer, la Chambre ferait précisément ce que nos voisins du sud auraient fait s'ils avaient refusé de se soumettre à la sentence arbitrale d'Halifax; ce serait manquer à la bonne foi aussi manifestement que si l'Angleterre avait refusé de payer l'indemnité octroyée par le tribunal arbitral de Genève.”

Le gouvernement du Canada est toujours le gouvernement; ses obligations ne finissent point avec un changement de ministère, et les ministres sont solennellement engagés par les actes de leurs prédécesseurs. Serait-il bien à M. Hayes d'ignorer la commission d'Halifax comme une obligation acceptée par son prédécesseur, M. Graat? Cette conduite serait-elle

juste et convenable? C'est pourtant ce que nous ferions en répudiant la sentence arbitrale rendue sur cette question de limites.

Les messieurs qui composaient le tribunal ont eu tout le loisir d'étudier la cause et ils lui ont consacré toute leur attention.”

Je dirai donc aux honorables messieurs de l'opposition que nous avons dans ces paroles de l'honorable député de Bothwell, une déclaration de principes établissant que nous enfreindrions la loi internationale en ne remplissant pas le traité de 1871 avec la Colombie britannique, et en n'obéissant pas à la décision arbitrale de lord Carnarvon, demandée et acceptée par le gouvernement dont il était membre. Malgré cela nous voyons un ex-ministre de la justice présenter une résolution répudiant ces engagements.

L'honorable député s'est plaint de ce que la nomination d'un comité pour la délimitation des frontières annulerait la décision arbitrale, quoique je n'ai pas su qu'il ait jamais été question de cela, et aujourd'hui, d'accord avec ses honorables amis de l'opposition, il voudrait faire rejeter la résolution actuellement soumise à la Chambre, qui a pour but l'accomplissement d'une faible partie des conditions de la décision arbitrale.

Ces messieurs voudraient qu'on reconnaisse la décision arbitrale relative aux frontières d'Ontario, et qu'on répudie celle de lord Carnarvon. L'honorable député dit que l'Angleterre se serait rendue coupable d'un “manque de bonne foi manifeste,” si elle avait refusé de payer l'indemnité de Genève.

Pourquoi n'est-ce pas alors un “manque de bonne foi manifeste de répudier la décision arbitrale de lord Carnarvon?” Il me semble que le principe est exactement le même. Il dit ensuite : “les ministres sont solennellement engagés par les actes de leurs prédécesseurs.”

Pourquoi alors l'administration dont il faisait partie n'a-t-elle pas rempli la clause des conditions d'Union relatives au chemin de fer, puisque les obligations d'un gouvernement ne se terminent pas avec un changement de ministère?

Et puisqu'il en est ainsi, pourquoi l'honorable député de Durham-Ouest et l'opposition toute entière essaient-ils d'empêcher le gouvernement d'accomplir les obligations imposées par la décision arbitrale de lord Carnarvon, demandée et acceptée par l'administration précédente

dont l'honorable député de Bothwell était l'un des principaux membres ?

Il dit que les arbitres nommés pour la délimitation des frontières d'Ontario, ont sérieusement considéré la question ; n'est-ce pas aussi ce qu'à fait l'ex-gouvernement pour la décision arbitrale de lord Carnarvon ? Malgré cela l'honorable député et ces collègues veulent encore, s'il est possible, rejeter cette décision. M. Mills ajoute :

“Sanctionner la nomination d'un comité dans le but de mettre de côté le jugement arbitral de ces messieurs, ce serait commettre une erreur aussi grave, ce serait manquer à la foi jurée aussi évidemment que le ferait un ministre qui répudierait les dettes contractées par son prédécesseur ; on ferait une chose qui, dans l'esprit public, serait dégoûtante à la dignité d'un gouvernement. Je suis donc d'avis que la Chambre ne doit pas accorder ce comité, qui ne peut être créé sans déshonneur et sans mauvaise foi.”

Maintenant qu'elle a été la conduite de l'honorable député de Durham-Ouest ? Depuis 1873 il n'a pas cessé d'essayer d'éluder et de répudier les conditions de l'Union. Aujourd'hui il voudrait empêcher le gouvernement d'accomplir les conditions de la décision arbitrale de lord Carnarvon. Si c'est une “grave erreur,” si c'est “manquer à la foi jurée” que de répudier l'acte d'un gouvernement précédent, quel nom faut-il donner à la motion de l'honorable député de Durham-Ouest, présentée pour arrêter la construction du chemin de fer dans la Colombie britannique ? Si la motion demandant la nomination d'un comité chargé d'étudier une question qu'ignore la grande majorité de la Chambre, ne peut être faite sans “déshonneur et mauvaise foi,” comment les honorables députés de l'opposition peuvent-ils échapper à l'accusation de “déshonneur et de mauvaise foi,” lorsqu'ils veulent répudier les conditions de la décision arbitrale de lord Carnarvon, qui sont connues de tous les membres de cette Chambre ?

Mais, M. Mills va plus loin, il dit :

“Si le gouvernement pense que les arbitres ont été subornés ou qu'ils étaient totalement incompétents, alors il ne doit prendre sur lui d'ouvrir de nouveau la question qu'avec le consentement de l'autre partie au traité et en s'y prenant de la bonne manière pour obtenir des renseignements, au lieu de nommer un comité-démarche qui ne peut avoir d'autres résultats que celui de retarder la confirmation du jugement arbitral.”

Je suis prêt à reconnaître le droit de

demandar la modification des conditions de l'Union ; toutefois on sait que la mission confiée à cette fin à M. Edgar n'a pas abouti. A-t-on essayé d'obtenir le consentement de la Colombie britannique à la motion présentée par l'honorable député de Durham-Ouest ? Nullement. Mais les honorables messieurs de l'opposition ne se proposent pas de demander aucune modification ; ils ne reconnaissent même pas la concession de la décision arbitrale de lord Carnarvon, qui prolongeait le délai de 1881 à 1890, pour l'achèvement de la ligne du Pacifique au lac Supérieur seulement ; ils veulent simplement répudier toutes les obligations contractées avec la Colombie britannique pour la construction du chemin de fer.

Cette province a abandonné certains droits et revenus à la garde du Canada ; elle espère qu'il remplira ses obligations.

Mais ces messieurs de l'opposition voudraient profiter de ces droits et revenus et répudier les obligations qu'ils ont contractées. Il est donc alors parfaitement naturel que nous venions déclarer que, comme province, nous avons rempli nos engagements et que nous exigeons du gouvernement l'accomplissement des siens ; s'il n'est pas préparé à les remplir, qu'il nous aide à nous séparer de l'Union. L'union de l'Amérique Britannique du Nord n'est pas encore accomplie ; Terre-neuve ne fait pas encore partie de la Confédération. Comment espérer que cette province se joigne à un pays qui a maintes fois violé des engagements solennels.

La mauvaise foi des honorables députés de l'opposition tend à détruire toute espérance de l'achèvement de la Confédération des provinces de l'Amérique Britannique du Nord. Je citerai maintenant les paroles que prononçait sur la question de la décision arbitrale, relative aux frontières d'Ontario, l'honorable député qui a présenté aujourd'hui la résolution répudiant les engagements du Canada. Elles se trouvent consignées dans le *Hansard* de cette année :

“Un pays qui déclare ne pas se soumettre à une convention solennelle, assume une grande responsabilité, quel que soit le rang qu'il occupe parmi les nations. La convention actuelle est, selon moi, de la nature des conventions entre deux pays différents, parce qu'Ontario et le Canada sont deux pays différents quand il s'agit de cette question.”

Si un pays qui déclare ne pas se soumettre à une convention solennelle

assume une grande responsabilité, le député de Durham-Ouest ne prend-t-il pas, lui aussi, une forte responsabilité lorsqu'il déclare, par sa résolution, que la construction du chemin de fer, dans la Colombie britannique, doit être retardée ? Et s'il réussissait à faire adopter sa résolution, ne ferait-il pas peser sur le Canada une grande responsabilité en lui faisant déclarer qu'il n'est pas disposé à remplir les conditions de la décision arbitrale de lord Carnarvon. Il dit que pour la question de la délimitation des frontières, les relations qui existaient entre Ontario et le Canada étaient celles de deux pays différents. S'il en est ainsi, le Canada et la Colombie forment deux pays différents, pour tout ce qui a trait aux conditions de l'Union et au règlement arbitral de lord Carnarvon.

Malgré tout l'honorable député n'hésite pas à violer une convention solennelle. Si la position qu'il a prise sur la question des frontières d'Ontario est la bonne, l'attitude qu'il assume aujourd'hui en proposant cette résolution de répudiation n'est pas susceptible de défense, car elle a pour effet de faire peser sur ce pays l'infamie d'avoir tenté de rompre des engagements conclus avec une des provinces de la Confédération. Partant du pouvoir de régler les questions de frontière par acte du parlement, M. Blake s'exprime ainsi :

“ Mais si ce pouvoir existe, la question de moralité internationale subsiste aussi, et nous avons à considérer si le cas actuel est suffisamment clair pour justifier le procédé que l'on recommande aujourd'hui et qui consiste à nier la portée d'une sentence arbitrale.

Je prétends d'abord, comme l'honorable député de Bothwell (monsieur Mills) l'a fait judicieusement observer, qu'il y a continuité dans le gouvernement—et que cette observation s'applique, à plus forte raison, à une mesure soumise à un parlement et réglée par lui ; à un parlement qui, pendant plusieurs sessions, a eu le pouvoir et l'occasion fréquente, de se prononcer sur cette mesure, mais qui ne s'est jamais prononcé et auquel on n'a même pas demandé de condamner la mesure en question. Je prétends même que le parlement a sanctionné cette mesure. Je prétends qu'en ce qui regarde le gouvernement du jour, la question en est au même point que si ce gouvernement du jour eût été responsable de la nomination de la commission. Les honorables membres de la droite ne prétendent pas que le gouvernement du jour et tous ses partisans sont moins liés, en ce qui regarde cette commission et le résultat de ses travaux, que l'était l'administration de l'honorable député de Lambton ”

Telles sont les paroles de l'honorable

M. DeCosmos.

député qui vient déclarer aujourd'hui qu'il ne suit pas que le pays soit engagé par les obligations solennelles contractées envers la Colombie britannique. Il est à remarquer que lorsque l'honorable député de Durham-Ouest s'est opposé à la motion de l'honorable député d'Algoma, pour obtenir un comité d'enquête devant être chargé d'étudier les questions relatives aux frontières d'Ontario, il a dit qu'il y avait à considérer une question de moralité internationale. Mais il me semble que la motion qu'il présente aujourd'hui, ne se rattache en rien à la moralité internationale. Il affirme que le simple fait de la nomination d'un comité pour la délimitation des frontières d'Ontario, soulève une “question de moralité internationale,” ce qui ne l'empêche pas de demander la rupture des engagements contractés vis-à-vis de la Colombie britannique, sans considérer aucunement l'aspect moral de la question. Il me semble qu'il est du devoir des membres de cette Chambre de faire tous leurs efforts pour amener les provinces à s'aimer entre elles, à s'aider mutuellement et à travailler de concert à la prospérité de leur patrie commune. Ce n'est pas là la ligne de conduite adoptée par l'honorable député de Durham-Ouest ; il les pousse au contraire à se haïr les uns les autres. Il dit que le gouvernement actuel n'est pas moins tenu que celui de l'honorable député de Lambton à accepter les conséquences de la décision de la commission de la délimitation des frontières d'Ontario. En vertu du même principe, il doit accepter la décision arbitrale de lord Carnarvon et ses conséquences, et, cependant, l'honorable député accepte l'une et répudie l'autre.

Il est triste de voir un homme public, occupant la place de l'honorable député, réduit à une aussi pitoyable position.

Il dit aussi :

“ Je prétends, en second lieu, que si l'on nous demande de ne pas ratifier cette sentence arbitrale, mais de reprendre la question *ab ovo* et de rejeter la sentence, cette proposition devrait être faite sous la responsabilité du gouvernement du jour et avec toute la réflexion qu'une question aussi grave exige.”

Si cette doctrine est exacte, l'honorable député, au lieu de demander la répudiation de la résolution, aurait dû insister pour que le gouvernement reconsidère la question de la construction du Pacifique avec la Colombie britannique, et présenter

une motion dans ce sens, "avec toute la réflexion qu'une question aussi grave exige.

Mais la ligne de conduite adoptée par l'honorable monsieur n'est pas celle d'un homme d'Etat, c'est simplement celle d'un homme qui n'a pas le moindre souci des droits indéniables des autres. Pourquoi l'honorable député, lorsqu'il se trouvait au pouvoir, ne s'est-il pas efforcé de faire modifier la décision arbitrale de lord Carnarvon, de manière à donner satisfaction aux deux parties.

Tout ce qu'il a fait, c'est d'offrir une indemnité de \$750,000 pour tous les délais qui pourraient entraver la construction du chemin de fer dans la Colombie britannique. Cette proposition a été repoussée comme elle le méritait, et mon honorable ami a abandonné la question jusqu'au moment où il est venu demander l'entière répudiation des engagements relatifs aux travaux.

Si, après cela, quelqu'un peut découvrir chez l'honorable député les qualités que doit posséder un homme d'Etat pour cimenter l'union des provinces formant cette Confédération, j'avoue qu'il est doué d'un discernement que je ne possède pas.

Il dit plus loin :

"Procédé aussi nouveau qu'insoutenable : un simple député s'empare de cette grande question morale et matérielle—morale parce qu'il s'agit de rejeter une sentence arbitrale concernant deux pays, et matérielle parce qu'un vaste territoire est en jeu. Si le gouvernement croit que, dans l'intérêt du pays, il doit prendre des mesures pour répudier cette sentence arbitrale, c'est pour lui un devoir inflexible de le déclarer franchement, de proposer, sous sa propre responsabilité, les moyens qu'il compte prendre et de justifier sa manière d'agir."

L'honorable représentant de Durham-Cuest soutient maintenant que c'est un procédé aussi nouveau qu'insoutenable qu'un simple député s'empare de la grande question morale et matérielle de la décision arbitrale relative aux frontières, et cependant, lui, simple député, vient demander l'annulation de la décision de lord Carnarvon. Qualifier d'inconsistance une telle ligne de conduite, serait faire preuve d'une indulgence trop excessive; puisqu'il faut appeler les choses par leur nom, disons que, de propos délibéré,

l'honorable député a, politiquement parlant, manqué de bonne foi. Je propose maintenant l'ajournement du débat.

Motion adoptée.

La Chambre s'ajourne
à deux heures et
vingt minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, le 19 avril 1880.

M. l'Orateur prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

TIMBRES SUR BILLETS PROMISSOIRES ET LETTRES DE CHANGE—BILL EN AMENDEMENT.

(M. Cockburn, Northumberland-Ouest.)

PREMIÈRE LECTURE.

M. COCKBURN (Northumberland-Ouest) présente un bill (No. 104) tendant à modifier l'acte 41 Victoria, chap. 17, concernant les timbres sur billets promissoires et lettres de change. Je regrette, dit-il, que l'honorable ministre du revenu de l'intérieur ne se trouve pas à son siège, car je me suis abouché avec lui au sujet de ce bill. Les différentes exemptions créées par l'acte adopté à la dernière session, ont fait naître quelques doutes sur la véritable signification que l'on devait donner au mot "chèque," d'autant plus que plusieurs banques considèrent comme chèque et, par conséquent, comme ne tombant pas sur le coup de l'acte des timbres, les traites payables à vue. Il résulte de cela que si l'acte de la dernière session n'exemptait pas du droit de timbre les traites à vue, il y a une perte considérable de revenu.

L'honorable député, avec la permission de la Chambre, lit alors une communication de l'administration de la banque de Montréal, parlant du doute que fait naître la loi et de la manière dont les différentes banques l'interprétaient.

Il continue : C'est afin d'enlever tous les doutes et de pourvoir à ce que les traites tirées par un particulier sur un autre particulier, soient sujettes au droit ou en soient clairement exemptées que je pré-

sente ce bill. Je propose que ce bill soit lu la première fois, mais si le gouvernement décide que l'acte de la dernière session s'applique à ce sujet, il suffira qu'il déclare que les traites à vue n'étant pas des chèques, doivent être soumises aux droits. Je propose donc la première lecture du bill.

Le bill est lu la première fois.

SUBSIDES—CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

REPRISE DU DÉBAT.

La Chambre reprend les débats sur la motion de sir Samuel Tilley : " Que l'Orateur ne quitte pas maintenant le fauteuil, mais que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides," et sur la motion en amendement de monsieur Blake.

M. DECOSMOS en continuant le débat, analyse la première partie de son discours, et continue ainsi : Je pense qu'il est inutile d'entrer dans de longues considérations, car j'espère avoir l'occasion de présenter sous une autre forme les faits et les conclusions que j'ai soumis à cette Chambre, aux membres de ce parlement et au pays. J'en reviens à l'honorable député de Durham-Ouest, monsieur Blake, qui croit que personne dans cette Chambre et au Canada n'est mieux que lui le miroir de la moralité, le modèle de tout ce qui est grand et qui se pose comme exemple devant le pays. L'honorable député disait, à l'occasion du débat sur la question des frontières d'Ontario :

" Mais, pour moi, le point principal est que le gouvernement est responsable dans le règlement d'une question, qu'en qualité de résidant et de représentant d'Ontario, je n'hésite pas à regarder comme encore beaucoup plus importante au point de vue moral qu'au point de vue matériel."

L'homme qui considère le règlement relatif aux frontières d'Ontario, comme beaucoup plus important au point de vue moral qu'au point de vue matériel, vient répudier devant cette Chambre, non-seulement la décision arbitrale de lord Carnarvon, mais encore une loi. L'honorable chef de l'opposition a déclaré, par la bouche de Lord Dufferin que la décision arbitrale était acceptée, qu'elle n'était contraire à aucune résolution du parlement, à aucun statut et que les conditions du règlement Carnarvon devaient être remplies, et nous voyons son honorable collègue prêt à voter pour la violation de

M. COCKBURN.

cette convention solennelle. Dans l'occasion dont j'ai parlé l'honorable député de Lambton s'exprimait alors ainsi :

" Je ne m'oppose pas à ce que l'honorable député imploie l'influence qu'il possède dans cette Chambre à faire rejeter une loi de l'ancien gouvernement, s'il la croit injuste ; mais je crois que s'il vivait dans un autre pays, il aurait de la peine à faire renier des traités solennels, comme par exemple le traité relatif au règlement de la question de San-Juan.

" Au point de vue du droit international, il est tout aussi rationnel de renverser la décision rendue à cette occasion par l'empereur d'Allemagne que de rejeter la sentence arbitrale dans le cas actuel.

" L'honorable député n'a pas plus le droit de rejeter la sentence arbitrale, que de renier le traité de Washington."

Telles étaient les opinions de l'honorable député qui se propose de voter maintenant avec l'honorable député de Durham-Ouest. Il a dit en 1874 que la décision arbitrale ne pouvait être mise de côté et il veut maintenant répudier les engagements qu'il a conclus lui-même avec la Colombie britannique. Comme je n'ai pas l'intention d'occuper longtemps l'attention de la Chambre, je citerai une autorité qui sera certainement écoutée avec respect par l'opposition ; ainsi, l'on pouvait lire dans le *Globe* du 20 février :

" Il est déjà assez triste qu'un premier ministre qui n'a pas le courage de s'opposer à quelque chose qu'il ne voudrait pas voir accomplir, se dégage de sa responsabilité, en se mettant à l'abri d'un comité parlementaire, sans qu'il aide l'une des parties à un arbitrage solennel à rompre ses engagements envers l'autre, après qu'ils ont été déterminés par une décision arbitrale. C'est en vain qu'on prétendra que le gouvernement du Canada n'est pas engagé par la décision des arbitres.

" Si une administration n'est pas obligée de remplir les engagements contractés par celle qui l'a précédée, quel cas doit on faire de la bonne foi du pays ? Comme monsieur Blake l'a dit dans son discours, les considérations morales ont, dans ce cas, une importance bien plus considérable que celle des intérêts qui sont en jeu quoiqu'ils soient si importants que nous pouvons prédire un combat long et acharné, avant qu'Ontario abandonne sa position avantageuse."

Nous avons vu le *Globe* et les trois phares lumineux de l'opposition, les honorables députés de Durham-Ouest, Bothwell et Lambton, dénoncer tout ce qui pourrait affecter la sentence arbitrale relative aux frontières, et nous les voyons maintenant disposés à pousser le gouvernement du Canada à manquer de parole à la province de la Colombie britannique, en l'engageant à ne pas tenir compte de la

décision arbitrale de lord Carnarvon. J'ai encore à citer un autre extrait ; j'espère que les honorables députés de l'opposition lui prêteront une oreille attentive ; il est tiré du *Globe* du 23 février :

“Que doit-on penser d'un particulier qui refuse d'accepter dans sa cause la décision d'un arbitre impartial ? Qu'a pensé le monde entier des journaux des États-Unis qui ont invité leur gouvernement à méconnaître la décision de la commission d'Halifax ? Les simples objections du secrétaire Evarts ont été considérées par toutes les nations comme entachant nos voisins d'un certain déshonneur. Que serait-il advenu si leur gouvernement avait refusé de payer les \$5,500,000 et avait nommé un comité du congrès pour entendre de nouveau la cause et décider ce qui devait être fait. Que serait-il advenu si le cabinet de M. Hayes avait refusé de ratifier la sentence arbitrale sous prétexte que la commission d'Halifax avait été nommée par l'administration précédente ? On pourra dire qu'un arbitrage entre des nations indépendantes est complètement différent de celui qui pourrait avoir lieu entre une fédération et l'une de ses parties, car dans le premier cas, la guerre pourrait être la conséquence de la mauvaise foi, mais nous maintenons que la répudiation d'une obligation est d'autant plus honteuse qu'elle peut se faire sans danger. La stabilité de la Confédération dépend de la confiance dans le gouvernement central, et il deviendra donc impossible de respecter l'administration d'Ontario, tant qu'elle sera conduite par les chefs du parti tory.”

Si le *Globe* est dans le vrai en disant que la “répudiation d'une obligation est d'autant plus honteuse qu'elle peut se faire sans danger,” nous pouvons dire que la proposition du député de Durham-Ouest et de ses amis, tendant à la répudiation de la sentence arbitrale de lord Carnarvon est honteuse. J'arrive maintenant aux dénunciations faites par ce journal contre un certain nombre de députés d'Ontario.

En voici un spécimen :

“Les noms des députés d'Ontario qui ont voté pour le déshonneur national et ont craint d'insister pour que justice soit rendue à leur province, sont dignes de mention. Que les électeurs d'Ontario gravent dans leur mémoire la liste de ces hommes qui ont été traités au Canada et à leurs électeurs :”

J. B. ROBINSON.
R. HAY.
S. PLATT.
JOHN MORORY.
S. J. LAWSON.
WM. FITZSIMMONS.
ALEX. SHAW.
THOMAS WHITE.
JOHN ROCHESTER.
DARBY BERGIN.
J. S. ROSS.
A. T. H. WILLIAMS.

JOHN MCLENNAN.
GEO. JACKSON.
T. S. SPROULE.
WM. MCDUGALL.
F. E. KILVERT.
THOS. ROBERTSON.
JOHN WHITE.
MACKENZIE BOWELL.
T. FARROW.
R. STEPHENSON.
J. G. HAGGART.
C. F. FERGUSON.

THOMAS ARKELL.
J. A. KIRKPATRICK.
D. MACMILLAN.
J. B. PLUMB.
JOS. KEELER.
S. E. HESSON.
G. HILLIARD.
F. ROUTHIER.
PETER WHITE.
W. C. LITTLE.
A. MCQUAIDE.
H. KRANZ.
G. A. DREW.

ED. HOOPER.
J. C. RYKERT.
T. COUGHLIN.
W. WALLACE.
J. M. CURRIER.
J. TASSÉ.
J. BURNHAM.
J. S. MCQUAIG.
DALTON M'CARthy.
O. FULTON.
HECTOR CAMERON.
S. MERNER.
A. BOULTBEE.

SIR JOHN A. MACDONALD.

Telle est l'opinion que les honorables députés de l'opposition ont exprimée par leur organe le *Globe*. Aujourd'hui ils se proposent d'agir d'une façon entièrement opposée pour la Colombie britannique qui est la seule province qui ait versé au trésor une somme plus considérable que celle qu'elle aurait dû payer. Si les députés d'Ontario ont voté pour le “déshonneur national” en demandant simplement la nomination d'un comité d'enquête pour étudier la question des frontières d'Ontario ; s'ils ont été “traîtres au Canada et à leurs électeurs,” les honorables membres de l'opposition ne voteront-ils pas pour le déshonneur national et ne se montreront-ils pas traîtres au Canada et à leurs électeurs” en approuvant l'amendement du député de Durham-Ouest qui a pour but de faire rejeter la sentence arbitrale de lord Carnarvon ? Je vais lire maintenant quelques passages d'un auteur très versé dans le droit international, pour le bénéfice du député de Durham-Ouest qui se présente ici comme transgresseur de la loi internationale, dont les instincts de moralité se révoltent lorsqu'il s'agit de la province d'Ontario et qui reste muet et insensible lorsque les intérêts de la Colombie britannique sont en jeu et qu'elle demande justice. Je citerai quelques extraits de Vattel qui, pour les questions de droit international, fait autorité au même titre que Blackstone pour le droit commun et Adam Smith pour l'économie politique :

“Il est un point admis en droit naturel, c'est que quiconque fait une promesse à quelqu'un, lui confère un droit réel de réclamer la chose promise, et que par conséquent, la rupture d'une promesse convenablement faite est la violation du droit d'une autre personne et un acte d'injustice aussi évident que le serait celui de dépouiller quelqu'un de sa propriété. La tranquillité, le bonheur, la sécurité de la race humaine, reposent entièrement sur la justice, sur l'obligation de respecter les droits des autres.

“Le respect que les autres accordent à nos droits de domaine et de propriété, constitue la sécurité de notre possession; la foi des promesses est notre garantie pour les choses qui ne peuvent être livrées ou exécutées sur le champ. Il n'y aurait bientôt plus de sécurité, plus de commerce entre les hommes, s'ils ne se croyaient pas obligés de se tenir mutuellement parole et d'accomplir leurs promesses.

“Cette obligation est donc alors aussi nécessaire qu'elle est naturelle et indubitable entre les nations qui vivent entre elles à l'état de nature et ne reconnaissent pas de supérieur sur la terre pour maintenir l'ordre et la paix dans leur société.

“Par conséquent, les nations et ceux qui les conduisent, doivent observer inviolablement leurs promesses et leurs traités. Cette grande vérité, quoique trop souvent négligée dans la pratique, est généralement reconnue par toutes les nations : les souverains considèrent le reproche de perfidie comme l'affront le plus atroce; ainsi, celui qui n'observe pas un traité, est certainement perfide, puisqu'il viole sa parole.

“Au contraire, rien n'ajoute autant à la gloire d'un prince et à celle de la nation qu'il gouverne, que la réputation d'une inviolable fidélité dans l'accomplissement de ses promesses. Par cette honorable conduite, bien plus que par sa valeur, la Suisse s'est fait respecter par toute l'Europe, et elle est traitée avec la plus grande courtoisie par les monarques les plus puissants, qui confient le soin de leur personne à un corps composé de ses citoyens.

“Le parlement d'Angleterre a plus d'une fois remercié le roi de sa fidélité et de son zèle à secourir les alliés de sa couronne. Cette magnanimité nationale est la source de la gloire immortelle; elle offre une base solide sur laquelle les nations peuvent reposer leur confiance et elle devient ainsi une source infaillible de puissance et de splendeur.

“De même que les engagements d'un traité imposent d'un côté une obligation parfaite, ils entraînent de l'autre part un droit parfait. La rupture d'un traité est par conséquent, une violation du droit parfait de la personne avec laquelle nous l'avons contracté, et elle constitue un acte d'injustice contre elle.”

Il ne reste donc plus à l'histoire que de mentionner que le député de Durham-Ouest s'est entendu avec ses collègues et le chef de son gouvernement pour violer le traité et l'engagement conclus avec la Colombie britannique—la convention passée entre elle, le Canada et l'Angleterre, que toute province ayant conscience de sa dignité, tout homme d'honneur auraient considéré comme obligatoire—et qu'il ne veut entrer dans le ministère qu'à condition qu'ils soient rompus. Bien plus nous avons entendu cette session la déclaration de l'honorable député de Bothwell (M. Mills) établissant qu'un traité ne pouvait être mis de côté qu'avec le consentement

M. DeCosmos.

mutuel des deux partis. Je vais lire à ce sujet le passage suivant :

Qui pourrait douter que les traités ne se trouvent pas au nombre de ces choses qui sont considérées comme sacrées par toutes les nations? Par les traités se déterminent les affaires les plus importantes; par eux se règlent les prétentions des souverains; sur eux se reposent les nations pour la reconnaissance de leurs droits et la sécurité de leurs intérêts les plus chers. Entre les corps politiques, entre les souverains qui ne reconnaissent pas sur la terre d'autorité qui leur soit supérieure, les traités ne sont que des moyens de régler leurs diverses prétentions, d'établir des règles de conduite fixes, d'affirmer ce à quoi ils prétendent avoir droit et sur quoi ils peuvent compter. Mais les traités ne seraient qu'un assemblage de mots vides de sens, si les nations ne les considéraient pas comme des engagements respectables, comme des règles qui doivent être invariablement observées par les souverains et considérées comme sacrées sur toute la face du monde.

“La foi des traités, cette résolution ferme et sincère, cette invariable constance dans l'accomplissement de nos engagements dont nous faisons profession dans un traité, doivent donc être considérées comme sacrées et inviolables entre les nations de la terre, dont la sûreté et le repos sont garantis, et si l'humanité tient à l'accomplissement scrupuleux de ses devoirs, l'infamie sera toujours le partage de celui qui manque à sa parole.

“Celui qui viole les traités viole en même temps la loi des nations, parce qu'il méconnaît la foi des traités, cette foi que la loi des nations déclare sacrée; et autant qu'il dépend de lui, il la rend vaine et sans effet. Doublement coupable, il porte tort à son allié; il fait injure à toutes les nations et inflige une blessure à la grande société de l'humanité. Sur “l'observance et l'exécution des traités,” a dit un respectable souverain, “dépend la sécurité dont jouissent les princes et les états, et on ne peut par conséquent se confier aux conventions futures, si celles qui sont en force ne sont pas observées.”

“De même que toutes les nations sont intéressées à maintenir la foi des traités, et à la faire considérer partout comme sacrée et inviolable, de même il leur est permis de se lier contre celui qui ne la respecte pas, qui joue ouvertement avec elle, qui la viole et la foule aux pieds. Un tel homme est un ennemi public, qui sape les fondations de la paix et met en danger la sécurité des nations. Mais nous devons avoir soin de ne pas étendre cette maxime, au préjudice de la liberté et de l'indépendance auxquelles chaque nation a droit. Lorsqu'un souverain viole ses traités ou refuse de les remplir, cela n'implique pas immédiatement qu'il les considère comme des mots vides de sens et qu'il méprise la foi des traités; il peut avoir de bonnes raisons pour se croire libéré de ses engagements, et les autres souverains n'ont pas le droit de le juger. C'est le souverain qui viole ses engagements sous des prétextes évidemment frivoles, ou qui ne croit pas même utile d'alléguer aucun prétexte, pour donner un vernis quelconque à sa conduite et

jeter un voile sur son manque de parole ; c'est lui qui mérite indubitablement d'être traité en ennemi du genre humain."

L'honorable député de Durham-Ouest demande des délais et tous les membres de cette Chambre peuvent constater que ses conclusions ne s'accordent pas avec ses prémisses. Mais il est homme à ne pas reculer devant les subterfuges, les raisons sans portée, dans le but d'entourer le traité avec la Colombie britannique. Vattel, page 234, s'exprime ainsi en parlant des subterfuges :

"Sa Majesté Catholique, Ferdinand, ayant conclu un traité avec l'Archiduc, son gendre, pensa qu'il pouvait échapper à son effet en protestant contre la convention, finesse puérile qui ne concéda aucun espèce de droit à ce prince, et ne fit que mettre en évidence sa faiblesse et sa duplicité."

Ce qui s'applique au roi Ferdinand, convient parfaitement à l'honorable député de Durham-Ouest. Cette résolution n'a fait que mettre une fois de plus en évidence sa faiblesse et sa duplicité. Je cite de nouveau Vattel sur les traités, page 450, et je prie la Chambre de remarquer comme ses paroles s'appliquent bien à la conduite de l'honorable député. Comme chacun le sait, il a toujours été en faveur des délais dans l'accomplissement des obligations contractées par le Canada, vis-à-vis de la Colombie britannique. Que dit maintenant ce grand professeur de droit international :

"Des délais étudiés équivalent à un refus formel et n'en diffèrent que par les artifices que met en œuvre celui qui s'en sert pour pallier son manque de bonne foi et qui ajoute par là la fraude à la perfide et viole l'article qu'il devrait observer."

Je suis surpris de voir l'opposition, accepter une résolution aussi perfide que celle de l'honorable député de Durham-Ouest. Je suis surpris que ces honorables députés eux-mêmes soient disposés à faire supporter au pays l'infamie qui s'attache à tout Etat qui refuse l'accomplissement de ses traités.

Si la guerre est le comble de la scélératesse, le mépris des traités est le comble de l'infamie. Mon honorable ami, le ministre des travaux publics, a déclaré l'autre jour que l'union des quatre provinces avait pour base la construction d'un chemin de fer reliant les provinces de l'est à celles de l'ouest. Sans le chemin de fer Intercolonial, il n'y aurait pas eu et il n'y aurait pas pu avoir de véritable union.

Maintenant supposons qu'après la proclamation de cette union, après l'organisation du gouvernement fédéral, après que les provinces aient commencé à verser leur argent dans le trésor fédéral, que le gouvernement ait refusé de construire ce chemin ; tous les habitants des provinces de l'est ne l'auraient-ils pas accusé de perfidie ?

Mais lorsqu'on se propose de traiter ainsi la Colombie britannique, bon nombre de membres de cette Chambre ne semblent pas s'apercevoir que le projet de manquer aux engagements conclus avec cette province entraîne la même perfidie.

J'arrive maintenant à la décision arbitrale de lord Carnarvon. Le chef de l'opposition, lorsqu'il se trouvait à la tête de l'ancien gouvernement, et lord Dufferin, ont accepté conjointement le règlement et ont remercié lord Carnarvon de ce qu'il avait fait. Ils ont ajouté ceci : Nous acceptons cette décision comme un règlement qui peut convenir aux circonstances présentes, car elle n'est en contradiction avec aucun statut ; nous l'acceptons parce qu'elle n'est en désaccord avec aucun règlement du parlement.

Quelle duplicité de la part des membres de l'opposition qui ont toujours feint d'accepter la décision arbitrale, et qui approuvent aujourd'hui une résolution tendant à la mettre de côté.

L'honorable ministre des chemins de fer a montré à l'opposition que l'ex-premier ministre n'avait pas l'intention de construire la section d'Emory-Savona du chemin de fer du Pacifique, quoiqu'ayant fait supporter au pays une dépense de plusieurs milliers de dollars pour transporter des rails dans ce district. Si cette accusation est vraie, peut-on concevoir plus grande infamie. Avec pleine connaissance de cause, de propos délibéré, il s'est servi de l'argent du Canada simplement dans l'intérêt d'un parti. Il a dépensé \$32,000 pour faire croire à la population de la Colombie britannique que le gouvernement avait le projet de construire le chemin, tandis qu'il n'entretenait nullement cette intention.

SIR CHARLES TUPPER : J'ai commis une erreur pour la montant, j'aurais dû dire \$34,000.

M. DE COSMOS : Je remercie l'honorable monsieur de cette rectification. Je pense qu'on peut établir aussi que l'ancien gouvernement, dans le but de se ménager

une porte de sortie, n'a pas émis d'ordre du conseil pour le demande des soumissions.

Je crois que les annonces demandant des soumissions ont paru dans les journaux et que jamais l'ordre de publication n'a été sanctionné par le conseil. En 1871, le gouvernement ayant pleine conscience de ses obligations fit un traité avec la Colombie britannique. Les obligations de ce traité constituaient une première hypothèque sur le Canada, ayant titre après le paiement des intérêts, de l'amortissement de la dette publique, et des dépenses ordinaires et courantes du gouvernement.

En vertu du traité, le chemin de fer devait être commencé simultanément sur la côte du Pacifique et à quelque point à l'Est des Montagnes Rocheuses. L'ancien gouvernement a dépensé quinze millions pour les travaux de construction; pas la plus faible partie de cette somme a été employée dans la Colombie britannique.

Il ne serait pas juste qu'aujourd'hui, sept années après l'époque fixée pour le commencement des travaux, le parlement ne remplisse qu'à demi les obligations prises en 1871. Bien plus, environ \$15,000,000 ont été dépensés sur les canaux depuis 1873. Les canaux entre le lac Huron et Montréal ont coûté \$15,000,000 et l'intérêt payé sur cette somme, calculé au taux de 5 pour cent, s'élève à \$750,000 par année. Si ce gouvernement avait voulu agir de bonne foi avec la Colombie britannique, il n'aurait pas ainsi entrepris l'élargissement des canaux, les obligations que le Canada avait contractées vis-à-vis de la Colombie, ayant priorité.

M. MACKENZIE : Ce n'est pas exact.

M. DECOSMOS : Bien plus que cela ce gouvernement a soulagé les provinces de Québec et d'Ontario du paiement de \$600,000 à \$700,000 d'intérêt par année, paiement qui représente presque \$11,000,000 en capital. Soit une dépense annuelle, pour principal et intérêt, d'environ \$50,000,000 en neuf ans, contrairement à l'esprit et à la lettre de l'engagement conclu avec la Colombie britannique. J'ai la conviction que tout arbitre à qui cette question pourrait être déferée, considérerait que le premier devoir du Canada était de remplir ses obligations vis-à-vis de la Colombie britannique, mais

les honorables membres de l'opposition envisagent la question d'une façon tout à fait différente.

Je désire parler maintenant du discours prononcé par mon honorable ami, le député de Yale, lorsque l'adresse en réponse au discours du trône faisait le sujet de la discussion. L'honorable député a prétendu que dans mon discours j'avais attaqué le tracé du chemin de fer adopté par le gouvernement. Bien au contraire, voici quelles sont les paroles que j'ai prononcées : " Je suis heureux que le gouvernement ait enfin adopté un tracé sur la côte occidentale." Il a dit aussi que j'avais prétendu que la population était mécontente de la route choisie; je n'ai jamais exprimé semblable opinion, comme on peut s'en rendre compte en consultant le *Hansard*. Il a mis également en doute mes remarques relatives à " la zone fertile de Kamloops," contenues dans mon discours. Afin de me placer dans une juste position sur cette question, et de corriger l'erreur dans laquelle l'honorable député semble être tombé, j'ai préparé quelques statistiques sur le district de Kamloops et ceux qui l'environnent, que la Chambre voudra bien me permettre de placer au nombre des autres rapports dont je me suis servi dans cette occasion pour appuyer mes conclusions. Ces statistiques indiqueront l'étendue approximative de Kamloops et des districts contigus qui alimenteront le trafic du chemin de fer en voie de construction. La superficie totale en milles carrés et en acres, dans le district des communes de Yale, à l'exception de Kootenay se divise comme suit :

	Milles carrés.	Arpents.
Districts de Yale et Hope..	3,300	2,112,000
" Lytton	2,200	1,518,000
" Cache Creek..	1,200	768,000
" Kamloops....	4,500	2,880,000
" Nicola.....	3,600	2,304,000
" Okanagan	2,700	1,728,000
" Rock Creek...	2,325	1,488,000

19,825 12,798,000

Ils contenaient en 1879 le nombre suivant de districts de votation, d'électeurs et de cultivateurs :

	Elec- teurs.	Culti- vateurs.
Yale et Hope, district de votation.	67	13
Lytton district	51	23
Cache Creek	56	26
Kamloops	126	58
Nicola	67	54
Okanagan	70	63
Rock Creek	15	2
	452	239

Dans tous les sous districts, sur lesquels se trouvent les 239 cultivateurs, occupant 320 arpents chaque, la superficie totale des fermes est de 64,480 arpents, tandis que dans les établissements du district de Kamloops, sur lesquels se trouvent 59 cultivateurs occupant 320 arpents chaque, elle n'est que de 18,560 arpents. Au nord du district de Lilloet (un sous-district de Cariboo), dont la superficie totale est de 18,000 milles carrés, soit 11,520,000 acres. Il est occupé par 83 cultivateurs, ayant chacun 320 arpents, soit 26,000 arpents. Le nombre total des électeurs est de 108. Voici comment était dressé la liste des électeurs en 1874 :

	Total Elec- teurs.	Cultiva- teurs.	Eleveurs de bes- taux.
Yale et Hope	54	12	Zéro.
Lytton	30	10	"
Nicola	43	40	"
Okanagan	58	9	"
Kamloops	87	36	6
Cache Creek	37	17	Zéro.

La superficie de terre occupée en 1878, dans le district de Kamloops, a été de 8,160 arpents, en éten lues de 36 à 640 arpents. Le tableau suivant montrera l'augmentation du nombre des cultivateurs dans les districts ci-dessus nommés, de 1874 à 1878 :

	1874	1878	Augment.
Hope et Yale, cultivateurs.	12	13	1
Lytton, "	10	23	13
Cache Creek, "	17	26	9
Kamloops, "	36	50	14
Okanagan, "	9	61	52
Nicola, "	40	54	14

Voici maintenant un tableau sommaire, se rapportant aux districts d'Yale et de Lilloet :

Yale, milles carrés	19,825
Lilloet, " "	18,000
Total	37,825
Yale, arpents	12,798,000
Lilloet, " "	11,520,000
Etendue totale	24,318,000
Nombre des électeurs, Yale	452
" " Lilloet	108
Total	550
Cultivateurs, Yale	239
" " Lilloet	83
Total	322

Je choisirai une autre occasion pour parler du trafic considérable que ces districts procureront au chemin de fer. Je ne contenterai de dire pour le moment,

relativement au chemin que le gouverne-ment se propose de construire, que tout en ne croyant pas que la route Fraser est la meilleure pour notre chemin de fer transcontinental, je suis loin de vouloir faire une opposition factieuse.

Le gouvernement a pris une décision au sujet de la construction de cette section du chemin que je suis prêt à approuver. J'ai lieu de croire, toutefois, que la route traversant la passe des Pins est encore la plus directe. Je pense qu'une fois que cette section sera construite, et qu'elle sera reliée à celle de Yale-Kamloops, via Fort George, Quesnelle, Clinton et Cache Creek, le développement de la Colombie britannique sera assuré sur toute son étendue.

Pour être utile aux provinces de l'Ouest le chemin de fer devrait partir de Cache Creek et se rendre à Fort George : ce serait là le moyen d'ouvrir entièrement l'intérieur de la Colombie britannique. Mon honorable ami, le député de Yale, a dit aussi, dans l'occasion que j'ai déjà mentionnée, qu'il n'y avait pas douze personnes dans mon comté qui soient hostiles à la route Fraser. Qu'il me soit permis d'affirmer que cette déclaration est inexacte. Il a prétendu aussi que, dans un éloquent discours, j'avais parlé en faveur de cette section.

A cette époque les conditions d'union avec le Canada n'étaient pas fixées ; nous n'appartenions pas à la Confédération et le projet d'un chemin de fer devant traverser le continent n'était pas encore défini. La question a été soumise à notre Conseil législatif dont j'étais membre, ainsi que mon honorable collègue.

Il a été déclaré que si le Canada acceptait nos conditions, nous aurions un chemin de fer transcontinental et c'est alors que j'ai dit que si nous devions avoir un chemin de fer, il serait bon d'exiger, au moyen d'une clause spéciale, qu'il fût construit entre Yale et Savana Ferry.

Je crois que cette route sera avantageuse à ce pays et qu'elle amènera le développement du territoire au sud de Kamloops, qui est cinq fois plus grand que celui de la province du Prince-Edouard, ainsi que de celui qui se trouve dans les districts au nord et au sud de Kamloops, qui renferment des terres magnifiques. Je ne pense pas qu'on doive attendre de Kamloops un trafic considérable.

Mon honorable ami de l'opposition ne

voudrait pas de chemin de fer dans la Colombie britannique, avant que la colonisation ait atteint la ligne des Montagnes Rocheuses ; je crois qu'il se trouve sous une impression bien fautive.

Il doit savoir qu'il n'y a qu'un grand marché commercial sur la côte du Pacifique qui est San-Francisco ; il entretient des relations avec tous les peuples sur la côte occidentale de l'Amérique et sur la côte de l'Asie, avec l'archipel Indien, et en allant au sud avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

Maintenant, en notre qualité de peuple canadien, si nous voulons établir une politique étrangère, si nous voulons trouver un marché pour le surplus de nos produits, nous devons avoir des communications par chemin de fer avec les côtes du Pacifique afin de pouvoir distribuer cet excédent sur les marchés du Pacifique.

L'honorable député de Durham-Ouest demande des délais, c'est là une grande erreur, car plus vite nous serons en mesure de donner de l'élan à nos manufactures du continent et d'entrer en rivalité commerciale, le long des côtes du Pacifique, avec nos amis du Sud, plus vite nous pourrions occuper une position commerciale aussi avantageuse que celle des provinces de l'Atlantique.

Qu'il me soit permis d'attirer l'attention de la Chambre sur le commerce du port de San-Francisco. La valeur totale des importations de ce port, dans le cours de 1879, s'est élevée à \$34,124,417, et les exportations à \$36,564,328. Les importations indigènes de l'Etat de Californie se sont élevées à \$29,000,000. La valeur totale des importations du Canada, en 1878-79 a été de \$81,964,427, et la valeur totale des exportations de \$71,491,255. En comparant ces chiffres, on peut voir que San-Francisco, qui ne date que de trente ans, importe et exporte, non compris les valeurs métalliques, presque la moitié autant que le Canada. Cet état de choses n'aura plus de raison d'être si nous sommes conséquents avec nous-mêmes, et si nous développons, au moyen d'un chemin de fer, notre grand Nord-Ouest.

Il y a quelques années, j'ai employé un ingénieur pour mesurer notre territoire du 110^{me} méridien ouest, jusqu'aux frontières orientales de la Colombie britannique, et de la 49^{me} à la 60^{me} parallèle, latitude nord.

M. DE COSMOS.

Le résultat de cette opération a établi qu'il y avait 257,000 milles carrés de territoire, à l'est des frontières provinciales qui trouveraient un marché dans un port de la Colombie, ce qui ajouté aux 330,000 milles carrés de notre province, forme une superficie de 587,000 milles carrés qui a besoin de marchés sur la côte du Pacifique.

Les Etats-Unis, à l'ouest du 110^{ème} méridien, et entre la frontière canadienne et la république du Mexique, possèdent un territoire de 800,000 milles carrés et nous possédons un pays aussi bon que le leur.

La valeur des produits agricoles du Canada, envoyés des côtes de l'Atlantique en Angleterre, en 1878-79, a été de vingt millions de dollars et les exportations de blé seulement du port de San-Francisco, se sont élevées l'an dernier à \$16,788,772.

Je soutiens que si nous avions un chemin de fer partant de la région des céréales, à l'est des Montagnes Rocheuses, et se rendant à une petite distance de la côte du Pacifique, que nous pourrions, tout aussi bien que San Francisco, expédier notre blé en Angleterre. Nous espérons aussi alimenter ce chemin au moyen du trafic local.

En colonisant la région qui se trouve à l'est de nos frontières, nous aurons ce trafic direct et par là même le chemin de fer nous sera d'un grand secours matériel pour le développement du pays. Je n'entrerai pas dans de plus longs détails, je désire maintenant résumer quelques-uns des faits que j'ai cités à propos de cette question.

La Colombie britannique importe et exporte, par tête, plus que toute autre province. Dans le cours de l'an dernier nous avons contribué au revenu, des douanes seulement, pour \$521,443. En appliquant à Ontario la même proportion, par tête, cette province aurait fourni, \$20,000. J'ai prétendu, vendredi soir, que 200 habitants de la province d'Ontario ne payaient pas plus que cinq de la Colombie ; que cinq habitants de la Colombie payaient autant que 150 de la province de Québec, autant que trente du Nouveau-Brunswick et 150 pour cent de plus que dix de l'Île du Prince-Edouard.

J'ai établi que la Colombie britannique avait versé l'an dernier au fonds consolidé \$275,762 de plus qu'elle y était justement obligée d'après la proportion,

par tête, du Canada. J'ai établi que dans le cours de huit ans, de 1871 à 1879, elle a payé un total de \$3,392,152, comme droits de douane et d'accise. Mais laissons les comparaisons entre provinces et arrivons à la moyenne pour le Canada. La contribution, du Canada, par tête, au revenu des douanes, est de \$3.50; c'est le montant que chacun doit payer, et comme notre population n'est que de 50,000 âmes, nous devrions, en justice, ne verser en tout que \$175,000, mais nous payons, à part de cette somme véritablement due \$346,343, et cela sans murmurer.

Tout ce que nous demandons, c'est que le Canada fasse preuve de bonne volonté et remplisse aussi bien que possible ses engagements. L'évaluation de la population à 50,000 âmes, est basée sur les calculs les plus exacts.

Dans le cours des six mois qui ont précédé mon arrivée ici, j'ai étudié sérieusement la question, et j'en suis arrivé à conclure qu'y compris les sauvages, les Chinois, et les étrangers appartenant à différentes nationalités, le maximum de notre population est de 50,000. On a dit qu'on avait dépensé \$1,449,956 en explorations dans la Colombie britannique; comme cette province a contribué au paiement du montant considérable que j'ai indiqué et qui, calculé par tête, est plus élevé que celui payé par le reste du Canada, on peut se rendre compte que, toutes dépenses de chemin de fer payées, le gouvernement a entre les mains une balance nette de \$195,540, provenant des paiements que la Colombie a faits depuis huit ans et qu'elle n'aurait pas eu à effectuer si elle avait contribué au revenu dans la proportion, par tête, calculée pour le Canada. Je suis heureux de voir l'honorable député de Durham-Ouest, monsieur Blake, occuper son siège, car j'allais parler du discours prononcé par lui à Walkerton, et dans lequel il a prétendu que notre population n'était que de 2,000 âmes.

M. BLAKE : Non, non.

M. DECOSMOS : L'honorable député a dit que la population de la Colombie britannique n'était pas plus nombreuse que l'auditoire auquel il s'adressait et qui se composait d'environ 2,000 personnes. J'ai devant moi le numéro du *Globe* qui contient ce discours.

M. BLAKE : Je n'ai jamais juré par

le *Globe*. J'ai dit seulement que la province comptait autant de propriétaires que de personnes présentes à l'assemblée en question, et j'ai calculé que le nombre des propriétaires était dans la proportion de un à cinq.

M. DECOSMOS : L'honorable député de Durham-Ouest peut placer sous un jour meilleur ce qui apparaissait sous un triste aspect. Il a prétendu qu'il n'y avait que 2,000 propriétaires dans la Colombie britannique; je constate également qu'il a dit qu'une population de 12,000 âmes payait \$553,362 par année comme droits de douane et d'accise, soit \$47 par tête. Oh ! combien je désirerais être aussi fort statisticien que l'honorable député de Durham-Ouest.

J'ai dit à la Chambre, l'autre soir, que je traiterais dans une autre occasion la question de la section du chemin de fer de l'île Vancouver : je sais pas qu'elle sera construite. Je m'occupe seulement maintenant de la section de Yale-Kamloops, dont le coût est estimé à \$8,000,000. J'ai établi que nous payons par année \$340,000 de plus que la moyenne de la répartition de la taxe des douanes sur le Canada et que par conséquent nous supporterons en réalité, sous forme d'intérêt ou de fonds d'amortissement, toutes les dépenses de la construction de ce chemin de fer.

M. MACKENZIE : On s'attend naturellement qu'un homme qui, comme moi, a eu tant à faire avec les travaux pratiques en rapport avec l'exécution du chemin de fer du Pacifique, doit avoir quelque chose à dire sur une motion d'une telle importance : c'est pour cela que je demande la parole. Je ne tiendrai pas sur le même terrain que l'honorable député de Durham-Ouest (monsieur Blake); je vais essayer de me borner à des points auxquels il n'a pas touché, quoique je serai quelques fois obligé, dans la narration des faits et des événements, de répéter des choses qu'il a dites.

J'ai écouté attentivement le discours de l'honorable ministre des chemins de fer. Quoiqu'habile, ce discours m'a désappointé pour la raison que les deux tiers au moins en étaient consacrés à une critique injuste et malveillante de ses adversaires, laissant à peine un tiers à l'exposition de sa politique et de celle du gouvernement. L'honorable monsieur croyait sans doute que s'il réussissait à convaincre l'ancienne

administration d'inconséquence, il trouverait une excuse pour faire maintenant des choses injustifiables. Il a touché à plusieurs matières qui se rapportent à la continuation de l'entreprise, et je vais les aborder à mon tour. Sans prétendre le suivre pas à pas, je vais m'efforcer de ne rien passer de ce qu'il y a de plus important.

L'honorable monsieur a voulu, évidemment, donner une couleur historique à son discours, car il a commencé par le commencement et il a attaqué l'ancienne administration, moi-même, notamment, pour avoir opposé le projet que le gouvernement de 1872 avait élaboré pour opérer l'union avec la Colombie britannique.

Il est bien vrai que nous avons combattu ce projet, et mon seul regret, c'est que nous n'ayons pas réussi dans notre opposition. Nous l'avons opposé parce qu'il créait des obligations que le pays n'était pas en mesure de remplir; nous l'avons opposé parce qu'il n'était pas nécessaire à la consommation de l'Union; nous l'avons opposé parce que l'administration, qui avait alors pour chef l'honorable premier ministre actuel, contractait délibérément des engagements que la Colombie britannique ne demandait pas, en dépit des vraies remontrances du pays et même de ses propres amis, en dépit de la saine politique—et avec la misérable excuse que, sans ces conditions, la Colombie serait restée en dehors de l'Union.

Si la Colombie britannique était restée hors de l'Union, ç'aurait été un désastre très supportable, bien que j'eusse regretté, car je désire voir s'accomplir le plus tôt possible une confédération complète de l'Amérique Britannique. Mais je n'ai pu approuver les conditions auxquelles cette province fut amenée dans l'Union, et je suis convaincu qu'il n'y a pas en ce moment sur les banquettes de l'opposition un seul député qui soit prêt à justifier tous les engagements auxquels l'administration a lié le pays pour accomplir cet objet.

Je ne m'attendais pas, et cependant, je ne suis point du tout surpris que l'honorable ministre oserait excuser l'affaire en affirmant que la résolution adoptée par la Chambre quelques jours après l'Union était une annexe des termes de cette union. Telle n'était pourtant pas l'opinion de l'honorable chef du gouvernement plusieurs années après, telle n'était pas

non plus l'opinion de l'honorable ministre des chemins de fer jusqu'au jour où il développa cette théorie dans le cours d'une campagne électorale à Renfrew-Nord en 1876.

Supposons que l'honorable monsieur soit vrai c'est-à-dire que la résolution qui fut adoptée à l'instance de l'honorable chef de la chambre (sir George E. Cartier) déterminait les conditions de l'union, nous allons voir jusqu'à quel point elle nous lie. L'honorable ministre dit que les conditions connues sous le nom de termes-Carnarvon sont commissaires pour le pays, mais que les termes de l'union ne le sont pas; et j'ai été passablement surpris de ne pas voir l'honorable préopinant (monsieur de Cosmos) lui administrer une réprimande pour ce qu'il appellerait "une immoralité nationale," de la mauvaise foi. Il est très vrai que la résolution relative à la non augmentation des taxes fut adoptée après que le parlement eût donné son assentiment aux termes de l'union; mais lorsque la même résolution fut incorporée dans l'acte du lieutenant-gouverneur de 1874, l'honorable monsieur ne voulut pas croire que nous fussions liés par les termes-Carnarvon.

M. DE COSMOS: Pas du tout.

M. MACKENZIE: Mais l'autre était commissaire, ce semble.

M. DE COSMOS: Non. Nous, les habitants de la Colombie britannique, nous n'avons jamais admis le droit du parlement canadien d'intercaler de son propre chef un dispositif dans les termes de l'union; nous n'avons jamais essayé, non plus, ni prétendu imposer des conditions par le parlement du Canada. Nous maintenons que les termes établis par celui-ci n'avaient aucun effet commissaire sur la population de la Colombie britannique. A l'appui de ce fait je puis citer des assertions de l'honorable député de Durham-Ouest, car il m'a fallu le travail de deux sessions pour le lui mettre dans la tête.

M. MACKENZIE: L'honorable monsieur sait qu'une déclaration de ce genre a été faite la semaine dernière, et il peut constater que jamais nous, les membres de l'opposition, n'avons affirmé que cette déclaration fût d'une autorité égale à celle des termes de l'union; de plus, nous prétendons que les termes de l'union ne peuvent avoir la préséance sur les autres obligations antérieurement encourues.

Puisqu'il est évidemment impossible de remplir les deux, dans la condition actuelle de nos finances, nous avons à déterminer lesquels des travaux publics en question promettent d'être le plus avantageux à tout le pays, et non à une partie seulement de la population.

Si l'honorable ministre des chemins de fer et l'administration actuelle prétendent que la résolution adoptée après l'assentiment donné aux termes de l'union avait une autorité égale à celle de ces termes et relevait le parlement et le pays des énormes obligations encourues, alors je puis plaider avec autant de raison que la sauvegarde établie par l'ancienne administration, dans son acte de 1874, nous mettait exactement dans la même situation. Aussi, notre seul but en opposant le projet de 1872, était d'obtenir des termes qui pussent être exécutés raisonnablement.

J'admets sans restriction qu'il est désirable que nous tenions tous nos engagements publics, lors même qu'ils n'auraient pas la forme d'un traité; mais, d'un autre côté, la Colombie britannique se trouvait avertie par les débats qui avaient lieu dans cette Chambre et au cours desquels la majorité des membres qui la composaient déclaraient qu'ils ne croyaient pas possible d'exécuter ce marché.

M. DE COSMOS: Ayant contribué autant que qui que ce soit à pousser la Colombie britannique dans la Confédération, permettez-moi de dire que les débats étaient terminés ici et la résolution adoptée longtemps avant que nous en entendissions parler dans la Colombie.

M. MACKENZIE: La Colombie britannique a reçu avis du fait; et monsieur Trutch, qui était alors à Ottawa comme délégué de cette province a admis, dans un discours prononcé en cette ville, que les termes de l'union devaient être déterminés par la nécessité publique. Je ne puis citer ses paroles mêmes; mais je pense avoir donné la paraphrase exacte de ce qu'il a dit sur ce sujet.

L'honorable ministre des chemins de fer prétend que l'opposition, en 1872, a essayé d'empêcher sir Hugh Allan de réussir en Angleterre, et que de fait nous avons prévenu son succès. Tout ce que j'ai à dire là-dessus, c'est que nous ne savions absolument rien du succès ou des faits et gestes de sir Hugh Allan, excepté par les observations faites en cette

Chambre par l'honorable monsieur (sir Charles Tupper) quand il annonça, vers la fin de la session de 1873, que la délégation Allan qui s'était rendue en Angleterre, y obtenait le succès le plus flatteur. Aucun acte de l'opposition, bon, mauvais ou indifférent, n'aurait pu influencer le public anglais dans cette affaire.

Mais l'administration tomba avec le projet qu'elle avait élaboré. Nous arrivâmes au pouvoir au mois de novembre 1873, deux ans et quelques mois après le commencement de la période de dix ans qui devait voir l'achèvement du chemin de fer jusqu'à la Colombie britannique, et après que la législature de cette province eut protesté pour la première fois que les termes de l'union n'étaient pas observés. Nous pouvons dire que ces termes de l'union n'avaient pas été observés au moment où nous avons été chargés de l'administration.

L'honorable ministre des chemins de fer a dit—et je recommande ses remarques aux honorables députés de la Colombie britannique—que nous étions alors en position de répudier toute l'entreprise du chemin de fer, qu'il nous était très possible de dire à la Colombie que nous ne pourrions pas poursuivre les travaux. Voilà, monsieur l'Orateur, la conclusion à laquelle il en est arrivé. Nous avons toujours compris que nous étions tenus, comme hommes publics, de nous efforcer de remplir les obligations contractées avec la Colombie britannique, en autant que la chose était compatible avec notre condition financière. Nous étions tenus de donner toutes les facilités possibles pour obtenir des entrepreneurs et des financiers intéressés afin d'exécuter ces termes au plus tôt.

Quelques semaines seulement après avoir pris les rênes de l'Etat, nous envoyâmes à la Colombie britannique un représentant du gouvernement chargé de s'entendre avec elle pour modifier les conditions de façon qu'il nous fût possible de les remplir. La Colombie ne voulut pas consentir à ces modifications, et par la suite nous acceptâmes les bons offices de lord Carnarvon, ou, pour parler plus strictement, nous consentîmes à ce que lord Carnarvon exprimât son opinion à peu près en ces termes: Que nous étions prêts à lui demander si les efforts du gouvernement, la diligence dont il avait fait

preuve et les offres qu'il avait faites étaient ou n'étaient pas raisonnables et conformes à l'esprit de la première convention.

Voyant qu'il nous était impossible de suivre la lettre même des termes de l'Union sous ce rapport, lord Carnarvon exprima l'opinion que nous devrions ajouter un peu aux offres que nous avions faites à la Colombie britannique par l'intermédiaire de M. Edgar. Tout en exprimant notre disposition de faire de plus amples concessions plutôt que de manquer la solution immédiate d'une question aussi irritante, attendu que les concessions suggérées pouvaient être faites sans violer l'esprit ou la lettre d'une résolution du parlement, la déclaration contenue dans notre Acte de 1874, ainsi que la résolution du parlement qui l'avait précédée et les actes législatifs de 1872, tout indiquait la même détermination de n'exécuter les travaux qu'en autant que nos ressources et les obligations de l'Union le permettraient.

Telle était la situation en 1874. Je ne nierai pas un seul instant que nous avions l'intention d'exécuter les termes de l'arrangement pris avec lord Carnarvon, et rien que le manque de moyens nous aurait empêchés d'accomplir cet objet—objet que devaient désirer tous ceux qui avaient à cœur l'extension de notre commerce. Quiconque étudie la question ne peut manquer de voir que si cette extension de notre commerce à travers le continent pouvait se faire sans de trop grands sacrifices, elle serait désirable en elle-même. J'étais en faveur de la construction du chemin le plus rapidement possible, sujet aux conditions spécifiées. Il était impossible de mettre ces conditions de côté, simplement pour plaire à une faible partie de la population habitant au delà des Montagnes Rocheuses et dont les volontés doivent céder le pas à celles des quatre millions de population des autres provinces qui paient pour l'exécution de l'entreprise. Sans doute les ultramontains professent sur ce sujet une opinion extrême et tranchée, mais ils comprennent, je crois, qu'ils doivent être sujets au pouvoir de la majorité.

L'honorable député qui a parlé en dernier lieu (monsieur DeCosmos) a dit en termes très vif et pleins d'indignation que certains canaux ont été construits pendant que les obligations contractées avec

la Colombie britannique restaient inaccomplies.

Si l'honorable monsieur veut bien lire les résolutions de la convention de Québec qui ont servi de base à l'Acte de la Confédération, il verra que le chemin de fer Intercolonial et les canaux devaient être construits comme conditions de l'union ; il verra aussi que, loin d'avoir rempli la première obligation avant d'admettre la seconde, nous n'avons réellement pas terminé la première ; nous avons à peine complété le chemin de fer Intercolonial, et l'ancien gouvernement a mis de côté, comme ne devant pas être achevées pour le moment les parties suivantes du système des canaux : l'approfondissement du canal de Beauharnois et des canaux du Saint-Laurent à l'ouest de Beauharnois, dont le prix de revient est porté à neuf millions de piastres.

Je ne dis pas que la population d'Ontario et de Québec ait le droit de venir devant la Chambre dénoncer le gouvernement et le parlement parce que l'ancienne administration a remis indéfiniment l'exécution de ces travaux, bien qu'elle pourrait le faire si elle suivait l'exemple de la Colombie britannique. Je pense que l'administration actuelle marche sur nos traces sous ce rapport, puisqu'elle n'a demandé aucun crédit pour la poursuite de ces entreprises. La population d'Ontario et de Québec pourrait tout aussi bien se présenter devant le parlement et dénoncer l'ancienne et la nouvelle administrations, parce qu'elles n'ont pas rempli les obligations encourues en 1867 à l'égard de l'ancienne province du Canada ; elle aurait tout autant raison de se plaindre que les députés de la Colombie britannique qui nous accusent de ne pas avoir rempli les obligations du chemin de fer du Pacifique telles qu'ils affectent de les comprendre.

Les obligations de cette nature doivent être subordonnées aux exigences nationales, aux moyens que la nation possède de les remplir. Les circonstances peuvent changer ; et si l'honorable député (monsieur DeCosmos) disait qu'aucune circonstance ne saurait justifier le retard apporté à l'exécution de pareilles entreprises, je lui demanderais ce qui arriverait si notre pays était malheureusement entraîné dans la guerre ou déchiré par des divisions intestines comme celles qui ont valu tant de désastres à nos voisins ?

Nul doute qu'alors tous les travaux publics seraient suspendus. La demande que nous fait l'honorable monsieur d'exécuter le contrat est aussi insensée que celle de l'émigrant qui, au moment où le navire qui le porte est sur le point de faire naufrage au milieu de l'océan, déclarait qu'il avait un contrat pour être transporté en Amérique et qu'il forcerait le capitaine à exécuter ce contrat. Il est assez difficile d'imposer à une nation une ligne de conduite, et les gros mots, les colères de ceux qui se prétendent les victimes ne sont guère de nature à faire atteindre le but désiré.

Immédiatement après notre accession au pouvoir, nous fîmes adopter une acte qui nous permit de construire une partie du chemin de fer, et si c'était désirable, par le moyen de contrats directs payés comme tous les autres travaux publics. Dès le début j'avais posé en principe que si ce chemin de fer était construit, il devait l'être par le Canada. Nous pouvons obtenir la garantie impériale pour une partie des déboursés, mais nous avons à payer la dette toute de même. A moins que quelqu'un ne se charge de construire le chemin en échange de terres, le Canada doit le construire à même ses ressources. Je ne suis pas du tout certain qu'il soit toujours désirable d'obtenir la garantie impériale. Je sais que si elle nous avait été refusée pour l'Intercolonial, nous aurions épargnée \$400,000 d'intérêt par année. La seule excuse qu'on a donnée de l'adoption de la route du nord pour ce chemin, c'est que sans cela on n'aurait pu obtenir la garantie impériale. J'ai dit alors qu'il vaudrait mieux emprunter l'argent nous-mêmes et adopter la route la moins dispendieuse et la plus avantageuse au commerce. Cette garantie vaut à peu près une demie pour cent ; ce n'est donc pas un bénéfice si grand qu'il doive nous engager à nous départir du principe que nous avons établi pour l'exécution de ces travaux.

L'honorable ministre des chemins de fer pense avoir fait un bon coup en disant que j'avais déclaré, dans mon discours de Sarnia, que d'après notre plan le Canada aurait tout le profit. L'honorable monsieur ne s'est jamais fait remarquer pour la bonne foi qu'il met dans ses citations ; témoin, l'omission qu'il faisait, l'autre jour, d'une partie d'un discours de M. Foster et qui en changeait tout le sens. Je parlais de Sir Hugh Allan et de ses

associés comme n'étant pas des entrepreneurs, mais de simples spéculateurs à propos de la charte du chemin de fer du Pacifique ; je disais qu'ils n'avaient pas l'intention de construire le chemin eux-mêmes ; qu'ils proposaient, en Angleterre, d'émettre des obligations au montant de \$180,000,000 qu'ils auraient manipulées de telle façon que, quel que fût le constructeur du chemin, les spéculateurs auraient réalisé un joli profit.

Notre plan n'était pas d'adjuger des contrats avant que nous aurions une idée assez juste du pays à travers lequel le chemin de fer devait passer, avant qu'il fût partiellement exploré et que nous fussions en mesure de décider quelle serait la meilleure route à suivre et quels seraient les points de départ. Il devient donc nécessaire pour nous d'activer les explorations autant que possible. Je ne me rappelle pas trop si l'honorable ministre des chemins de fer a reproché à l'ancienne administration d'avoir dépensé autant d'argent pour les explorations.

SIR CHARLES TUPPER : Je ne l'en ai pas blâmée.

M. MACKENZIE : Dans ce cas, je ne dirai pas ce que je voulais dire ; mais je dois faire observer, sur ce point, que quand nous arrivâmes au pouvoir plus de \$1,000,000 avaient été dépensées en explorations, et que pas un mille du chemin n'était localisé. Nous laissâmes la chose entre les mains de l'ingénieur en chef. Nous comprenons qu'il était nécessaire, pour satisfaire la Colombie britannique, de poursuivre les explorations et les études aussi rapidement et aussi consciencieusement que possible ; et en ce moment même, la seule chose que je me reproche ou dont je blâme l'ancienne administration, c'est d'avoir été trop vite avec ces explorations. Quand je considère les progrès faits et les dépenses qu'ils ont occasionnées, je crois que nous aurions pu obtenir les mêmes résultats à beaucoup moins de frais si nous avions pris un an ou deux de plus. Les Américains ont consacré près de vingt ans et vingt volumes aux études préliminaires de leur chemin du Pacifique, et cependant, ils ont éprouvé des difficultés quand ils en sont venus aux travaux de construction. Nous avons été poussés par le marché absurde conclu par nos prédécesseurs, si bien qu'il nous fut impossible de veiller à l'économie ou à l'accomplissement d'une

partie spéciale de l'exploration avant d'avoir fait explorer toute la ligne.

En 1874 nous proposâmes notre plan général lorsque nous avons présenté l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique. Je l'avais élaboré dans mon programme électoral, car, selon l'usage, le premier ministre parlait au nom de ses collègues. D'après notre plan il s'agissait, entr'autres choses, de laisser de côté la section du lac Supérieur à Nipissing et de continuer avec la section à l'ouest du lac Supérieur aussi vite que possible, afin d'arriver aux lacs de l'intérieur, et entre les lacs et l'embranchement du chemin qu'il s'agissait de construire afin d'établir au plus tôt une ligne continue de passage dans le pays.

En différentes occasions l'honorable ministre des chemins de fer a accusé l'ancienne administration d'avoir abandonné ce qu'il appelle son plan amphibie. Nous voyons que le gouvernement actuel ne l'a pas abandonné, lui, ou bien s'il la mis de côté, pourquoi ne demande-t-il pas un crédit au parlement pour construire le chemin dans cette région, au nord du lac Supérieur. Va-t-il se servir encore des nappes d'eau de la baie Georgienne et du lac Supérieur ? Il ne s'est pas encore départi de ce plan. Il a bien annoncé son intention de s'en départir plus tard ; mais il ne donne aucun plan, n'énonce aucun principe.

L'honorable monsieur nous a accusés d'avoir abandonné notre première ligne de Fort William à la Shebandowan, et prétend que nous avons commencé des travaux aux deux extrémités de cette ligne sans savoir si nous pourrions la relier au milieu.

Or, il ne peut donner aucune preuve à l'appui de cette assertion. Nous savions que nous pourrions faire la liaison au milieu. Quand nous avons adjugé le premier contrat pour la section du lac Supérieur à la Shebandowan, nous pensions être en mesure d'établir une ligne au nord de celle qui fut adoptée en dernier ressort. Elle passait près des chutes à l'Esturgeon sur le bras supérieur du lac à la Pluie et s'étendait de là dans une direction plus méridionale jusqu'au portage du Rat ; ou bien, d'adopter la ligne que M. Dawson avait indiquée à travers le lac des Bois, aux détroits. L'honorable monsieur (M. Dawson) avait eu l'obligeance de planter, aux détroits, une île dans un endroit où il n'en existe pas.

M. MACKENZIE.

M. DAWSON : Cette île fut indiquée sur la carte par un arpenteur, M. Ross, un monsieur qui est très capable de mettre des îles où il en n'existe pas.

M. MACKENZIE : Quoiqu'il en soit, les îles ont disparu.

M. KIRKPATRICK : J'ai vu ces îles aux détroits.

SIR ALBER J. SMITH : Y avez-vous réellement vu des îles ?

M. MACKENZIE : Je présume que l'honorable monsieur les a vues avant leur déménagement. Lorsque les ingénieurs firent rapport que cette route était plus ou moins impraticable et nous avisèrent de ne pas l'adopter, nous fûmes obligés de dévier de la ligne que nous avions pensé établir à un certain point. La ligne allant à la Shebandowan, pour laquelle le contrat 13 fut adjugé, était d'environ quarante-cinq milles ; mais nous parvîmes à trente-deux milles et demi du lac Supérieur sans qu'aucune déviation fût nécessaire, afin d'adopter la ligne actuelle, et les entrepreneurs furent simplement notifiés qu'ils devaient prendre la même distance sur la nouvelle ligne ou restreindre leurs travaux au point d'intersection de l'ancienne et de la nouvelle. Nous n'avons absolument rien perdu par l'adjudication de ce contrat. C'est un des rares contrats qui ont été tenus strictement dans les limites des estimations de l'ingénieur.

Notre but, par ce contrat et par le dessein de construire l'écluse de Fort Frances, était que si nous parvenions aux chutes de l'Esturgeon, nous aurions une navigation ininterrompue de ce point au Portage du Rat, et il n'y a pas le moindre doute que nous aurions atteint ce but. Ensuite nous avons dévié vers le nord, ce qui a quelque peu allongé la ligne, au lieu de nous diriger vers le sud. Cette ligne touchait au côté nord du lac des Mille Lacs, et à partir de ce point, sauf quelques portages, nous pouvions avoir une route continue jusqu'au Portage du Rat. Nous commençâmes aussi à l'est de la rivière Rouge, où nous considérâmes que nous étions suffisamment entrés dans le pays des prairies et des communications furent établies avec les eaux de la rivière Rouge et du lac Winnipeg.

On nous dit que nous avons eu tort de commencer à l'extrémité ouest. Nous avons commencé aux deux extrémités afin

d'utiliser toute la main-d'œuvre, et il est évident que de cette façon nous aurions pu construire le chemin plus vite que si nous n'avions commencé qu'à l'extrémité est. Tel était notre plan. J'affirme qu'il était sage, et que c'était le seul qui pût faire faire de plus rapides progrès à l'entreprise. Notre intention était de construire le chemin le plus rapidement possible, parce qu'il n'y avait pas de voies de communication entre le lac des Bois et Winnipeg, sauf le chemin de roulage ordinaire qui ne servait guère au trafic général.

On remarquera, d'après les observations que j'ai faites au cours de ma campagne électorale de 1873, ainsi qu'en 1874, que nous voulions utiliser davantage les eaux de la Saskatchewan pour des fins navigables. Nous savions que ce n'était pas difficile. En effet, des explorations avaient été faites avant notre arrivée au pouvoir, ce qui indiquait l'existence d'un projet de cette nature. Ces explorations s'étendaient de l'Assiniboine au lac Manitoba, et de là dans le lac Winnipegosis, par la rivière à la Poule-d'Eau, et par une écluse, la chute n'étant que de 17 pieds 9 pouces, et de là jusqu'au portage à la Mousse dans le lac au Cèdre ou la Saskatchewan. Ces travaux devaient nous donner, à peu de frais, une navigation ininterrompue dans les deux bras de la Saskatchewan jusqu'aux Montagnes Rocheuses. C'était notre projet pour établir le pays des prairies et économiser autant que possible tout en remplissant l'engagement qui avait été pris avec la Colombie britannique d'établir à travers le continent un grand chemin public pour le transport du commerce.

On a souvent attaqué notre plan d'utiliser les nappes d'eau. Notre politique fut annoncée dans l'acte que nous présentâmes au parlement. Personne ne s'y opposa ; ni les ministres actuels, ni le parti qui les suivait alors n'osa proposer un seul amendement. Voici en quoi consistait cette politique : Nous étions d'avis que le chemin de fer du Pacifique avait été entrepris comme une grande route nationale allant d'une extrémité à l'autre de la Confédération, et que, quelque fût le terminus, près du lac Nipissing, elle devait être reliée à quelques autres lignes ; et nous fîmes la part d'une subvention à quelques-unes de ces lignes à l'est de la baie Georgienne.

Notre but était d'avoir aussitôt que possible un chemin de fer partant de la baie Georgienne et devant se relier aux lignes de Québec par le Canada-Central ; car nous étions d'avis que c'était la route naturelle de l'Ouest à l'Est.

Nous pensions, et je crois encore, que si cet embranchement était construit, si l'administration actuelle l'avait continué, le grain de Duluth, en attendant qu'il puisse être transporté à Fort William, passerait en grandes quantités à l'extrémité Est de la baie Georgienne et sur des navires beaucoup plus gros que ceux qui peuvent naviguer dans d'autres parties du lac, et que le commerce du pays trouverait par cette voie un meilleur débouché que par toute autre route.

En outre, nous ne pouvions ignorer que l'extrémité occidentale d'Ontario possédait déjà deux ou trois lignes continues : une, par le Great Western, allant de Détroit à Toronto et se reliant au Grand Tronc ; une, par le Grand Tronc, allant de Sarnia vers l'Est et jusqu'à l'Océan ; le chemin de fer Northern partant de Collingwood, et les chemins de fer plus petits allant à Owen Sound et Kincardine se relier aux lignes se dirigeant vers l'Est.

Notre plan aurait donné une ligne directe jusqu'à la vallée de l'Outaouais, la ligne notoirement la plus courte de nos territoires de l'ouest à l'est. Les honorables messieurs de la droite ont sacrifié tous les avantages que la province de Québec et les provinces à l'est de celle-ci auraient retirés de notre plan, et le président du conseil ne doit pas être disposé à se féliciter de l'attitude qu'il a prise ; il a délibérément fait tort à sa province, et il rit maintenant du mal qu'il a fait.

M. MASSON : L'honorable monsieur va trop loin ; nous allons faire mieux que cela pour la province de Québec.

M. MACKENZIE : Alors, il paraît qu'il y a en réserve quelque chose que le gouvernement n'a pas encore fait connaître. Comment se fait-il qu'on permette à un ministre de se lever et de dire qu'il est bien vrai que la province de Québec a été lésée, mais qu'on lui réserve quelque chose de meilleur ? Quelle est cette chose. Je vais reprendre mon siège un instant, afin de permettre à l'honorable monsieur de nous dire ce que c'est, car cela pourrait modifier sensiblement mon opinion. Je

suis sûr qu'il ne désire pas que je continue sur de fausses données.

M. MASSON : La question de l'embranchement de la baie Georgienne n'est pas sur le tapis ; nous discutons en ce moment l'opportunité d'arrêter les travaux dans la Colombie britannique.

M. MACKENZIE : Mon honorable ami ne s'échappera pas par cette tangente. J'étais sous l'impression que nous passions en revue toute la question du chemin de fer du Pacifique. Je croyais que l'honorable monsieur était présent quand son collègue a parlé de l'embranchement de la baie Georgienne, de la section orientale, et il veut maintenant m'empêcher de discuter cette question en nous annonçant que le gouvernement tient en réserve quelque chose de plus avantageux pour satisfaire la population de Québec. Eh ! bien, nous avons dans les rangs de l'opposition quelques représentants de la province de Québec, et je crois qu'ils ont le droit de savoir quelle est cette bonne chose. Est-il possible que l'honorable président du Conseil ait appris cette heureuse nouvelle aux différents caucus qui ont eu lieu dans le but de mettre de l'uniformité dans les rangs ministériels ? et est-ce ce qui provoque l'aimable sourire que je lis sur la figure naturellement si bonne de l'honorable député de Bagot (monsieur Mousseau) ? Mon honorable ami dit que oui. Or donc, quel est ce merveilleux arrangement ?

M. MOUSSEAU : Que voulez-vous savoir de moi ?

M. MACKENZIE : Je voudrais savoir ce qui s'est passé à votre caucus.

M. MOUSSEAU : Je vous le dirai la semaine prochaine.

M. MACKENZIE : Eh ! bien, je vais passer outre, puisque mon honorable ami ne se décide pas à me donner des renseignements précis sur ce sujet. J'espère qu'il se décidera avant la fin du débat, car il est très important que nous connaissions ce qu'on nous réserve.

M. MASSON : L'honorable monsieur a fait très peu de chose pour la province de Québec ; il doit faire d'avantage.

M. MACKENZIE : Je pensais avoir fais pour la province de Québec tout ce qui était raisonnable et convenable, et je suis près à le mettre en contraste avec tous ce que les honorables messieurs de la droite ont fait jusqu'ici . . . Mais je ne me laisserai pas éloigner de mon argumen-

tation par des écarts de ce genre. Je parle en ce moment de l'influence du projet de chemin de fer du Pacifique sur les intérêts de Québec. Je parle du plan que nous avons adopté pour transporter le commerce par la vallée de l'Outaouais aux grandes villes du Saint-Laurent, et j'ai affirmé, ce que personne ne niera, que ce plan promettait beaucoup pour la prospérité de ces villes. Je me suis efforcé de démontrer que le projet que nous avons recommandé en 1874, avec lequel nous avons fait les élections, sur lequel la Chambre de cette époque fut élue et qui servit de base à l'acte de 1874, était de subventionner le Canada Central et de relier le chemin aux réseaux qui existaient vers l'est, de construire un court embranchement devant relier ce chemin avec la baie Georgienne, de construire une ligne à partir du Fort William jusqu'à la chaîne des lacs dans l'intérieur, et depuis l'extrémité occidentale de cette chaîne de lacs construire un chemin de fer jusqu'à la Rivière-Rouge : formant ainsi une ligne continue de communication.

Il me reste seulement à ajouter, comme je l'ai dit, que du Fort William à Selkirk nous ne nous sommes pas départis d'une seule verge du chemin de fer, dans les efforts que nous avons fait pour relier les systèmes de la navigation. En sorte qu'il nous était loisible en tout temps de commencer la construction des 185 milles intervenant, ou, si nous pensions que ce n'était pas dans l'intérêt du Canada au point de vue financier, de retarder cette construction et d'utiliser les autres moyens que nous avions pour établir une communication avec ce pays.

Cependant l'honorable ministre des chemins de fer nous a aussi reproché d'avoir commencé à y a quelques années à construire le chemin de fer de Pembina sans le terminer, d'avoir nivelé la voie et de la laisser incomplète. Ici encore l'honorable monsieur s'est montré très injuste. D'abord, il sait fort bien que son gouvernement était tenu à ce que ce chemin fut terminé et en opération le 31 décembre 1874. Un de nos premiers soins, en arrivant au pouvoir, fut de nous assurer s'il était possible de construire un chemin de fer dans le Minnesota depuis les réseaux qui existaient alors jusqu'à la frontière, et vous ne pûmes parvenir à décider les intéressés, c'est-à-dire les Américains, à faire ce chemin.

On nous répétait constamment que si nous continuions cette ligne de notre côté, cela induirait les compagnies du Minnesota à faire la leur jusqu'à la frontière. Sous l'impression qu'il en serait ainsi, nous adjugeâmes le contrat pour le nivellement de la voie, omettant la construction des ponts, le ballastage et la pose des rails, tout enfin excepté le nivellement. Ce contrat ayant été exécuté, et les gens du Minnesota ne donnant pas signe de vie, nous n'allâmes pas plus loin; mais aussitôt que nous constatâmes que la compagnie du Minnesota était prête à construire son chemin jusqu'à Saint-Vincent ou Pembina, nous adjugeâmes le contrat pour l'achèvement de l'embranchement de Pembina. En sorte que lorsque le chemin du Minnesota fut prêt, le nôtre le fut aussi.

Voilà les faits, et je suis extrêmement étonné de voir que l'honorable monsieur ait osé nous blâmer. Supposons que nous aurions terminé le chemin en 1874-5, il nous aurait voué aux gémonies pour avoir construit un chemin de soixante-cinq milles n'ayant ni commencement ni fin. Il aurait demandé à quoi servait de dépenser autant d'argent pour construire un chemin de fer qui n'avait pas de liaison avec aucun autre système, et sur lequel il aurait fallu transporter le matériel roulant par bateau et en voiture. Je suis certain que personne n'aurait été plus disposé que lui à nous condamner si nous avions consommé ce qu'il nous a reproché de n'avoir pas fait.

L'honorable monsieur prétend que nous avons donné des sections à l'entreprise sans avoir des données suffisantes. Or, je demande aux membres de cette Chambre, spécialement à ceux de la droite, de bien faire attention à ce que je vais dire. A l'heure qu'il est il n'a pas été donné un seul mille du chemin à l'entreprise qui ne l'ait été sur des études que l'ancienne administration avait faites et complétées — excepté les 100 milles à l'ouest de Winnipeg qui n'ont pas été explorés; et la section de 100 milles qu'on adjuge en ce moment n'a pas été explorée non plus, sauf une étude d'exploration entreprise dans les deux dernières années, dont nous avons fait une partie en 1877 et qui avait été déclarée impraticable.

Nous avons fait explorer avec le plus grand soin les 185 milles qui forment la ligne de liaison, entre Fort William et Selkirk, et en 1878, après que l'explora-

tion et la localisation furent de fait terminées, nous envoyâmes quatre escouades d'arpenteurs chargées d'améliorer la localisation si c'était possible et de voir à ce que tout fût dans la meilleure condition pour l'adjudication des contrats. L'honorable monsieur a eu tout le bénéfice de ces études. Nous avons aussi envoyé pendant deux saisons des arpenteurs dans la vallée de la Fraser, après que l'exploration et la localisation eussent été complétées, afin de déterminer si la localisation ne pouvait pas être améliorée. L'honorable monsieur a eu également le bénéfice de ces travaux; et quand il accuse l'ancienne administration d'avoir adjugé des contrats sur des études imparfaites, il s'accuse lui-même, parce que depuis qu'il est au pouvoir il n'a donné aucune partie du chemin à l'entreprise sur des études faites par lui.

Mais l'honorable monsieur prétend que j'ai trompé la Chambre et le pays en disant que le chemin de Fort William à Selkirk pouvait être construit à raison de \$25,000 par mille. Il dit que je n'avais pour me guider que les estimations de M. Fleming, et lui-même a osé affirmer il y a deux jours, sur la foi de M. Fleming, que le chemin de Fort William à l'océan Pacifique pourrait être construit pour \$62,000,000. Il semble que l'honorable monsieur a le loisir de dire tout ce qu'il lui plaît sur l'autorité de M. Fleming; mais du moment que l'opposition veut s'appuyer sur la même autorité, on l'accuse de faire une chose injustifiable.

L'honorable monsieur prétend que nous n'avions pas un état exact des quantités; j'avais précisément le même état que lui. Mon honorable ami de Durham-Ouest (monsieur Blake) a démontré que même dans les derniers contrats qu'il a adjugés l'honorable ministre des chemins de fer a pris la peine d'informer les entrepreneurs, dans une note qui se trouve au bas de ces contrats, que les estimations ne sont pas exactes; qu'on ne pouvait s'en rapporter à l'état des quantités, qu'elles n'étaient qu'approximatives, et que dans quelques-unes il n'y en avait pas du tout.

Eh! bien, je n'ai vu rien de tel dans les estimations préparées par M. Fleming pour ces trois sections, c'est-à-dire les sections 13, 14 et 15. J'ai reçu de bonne foi les quantités approximatives de M. Fleming, après qu'il eût visité le pays, après que les arpenteurs l'eussent parcouru, et si M. Fleming m'a induit en erreur

en me donnant de fausses quantités, je ne connais pas d'épithètes trop fortes pour le qualifier. Mais tant que M. Fleming ne m'aura pas dit lui-même qu'il m'a trompé, je ne croirai pas qu'il aurait pu se rendre coupable d'une pareille perfidie.

Ayant les estimations de monsieur Fleming quant aux quantités approximatives, j'adjugeai les contrats. Les travaux furent donnés à l'entreprise sur ces estimations ; sur ces estimations je basai mon calcul du prix de revient de toute la ligne, et aujourd'hui encore je suis prêt, sur ces estimations, à maintenir mon évaluation.

SIR CHARLES TUPPER : Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de demander à l'honorable monsieur s'il n'était pas présent à un comité devant lequel monsieur Fleming a donné son témoignage sur toute cette question, aussi que le reste de ses ingénieurs qui déclarèrent qu'ils en étaient encore à des travaux de conjecture et qu'ils n'avaient aucune connaissance de la somme de travail qu'il y avait à faire sur les sections dont j'ai parlé.

M. MACKENZIE : Non, je n'étais pas présent.

SIR CHARLES TUPPER : Si l'honorable monsieur veut bien lire les témoignages de ses officiers, il verra que ces assertions sont prouvées.

M. MACKENZIE : Je n'ai jamais entendu monsieur Fleming dire que c'étaient des travaux de conjecture. Je dirai seulement que les quantités de monsieur Fleming sont là, portant sa propre signature, et qu'elles sont ou exactes ou inexactes. Comment serait-il possible que monsieur Fleming ou ses ingénieurs pussent établir les quantités spécifiques d'après de simples travaux de conjecture ; je laisse à l'honorable monsieur le soin de s'en convaincre lui-même. Il est impossible que ce pussent être des travaux de conjecture ; et plus que cela, il s'est trouvé que les estimations pour la section No. 13 étaient exactes. Par conséquent, l'honorable monsieur n'a pas, pour les contrats qu'il a adjugés et qu'il adjuge en ce moment, des quantités plus exactes que celles que j'avais ; de fait, elles ne sont pas aussi exactes. Les quantités pour les 200 milles de l'ouest ne peuvent être des estimations sûres, attendu qu'on n'a pas eu le temps de les produire.

M. MACKENZIE.

Si monsieur Fleming ou tout autre ingénieur dit qu'il n'avait pas l'intention de donner ces quantités spécifiques comme approximativement exactes, je dis que le département a été grossièrement trompé, et le ministre aussi.

L'honorable monsieur a essayé de faire croire à la Chambre que l'ancienne administration s'est rendue coupable d'erreurs en rapport avec la section 15—que le prix final aurait excédé de près d'un million de piastres l'estimation première. Je dirai seulement que jusqu'au moment de sa retraite, l'ancienne administration n'a fait pour ces travaux aucun paiement qui ne fut compris dans les estimations, et que ce qui a pu être payé depuis l'a été pour des travaux entrepris sans notre autorisation, ou bien l'autorisation a été donnée par l'administration actuelle.

L'honorable monsieur dit que M. Fleming avait recommandé la substitution de la pierre et de la terre au bois dans quelques-uns des ouvrages, et que M. Fleming partit pour l'Angleterre avec l'impression que ce changement serait fait. Je me contenterai de dire qu'immédiatement après le départ de M. Fleming je portai la question devant le conseil privé et qu'après mûre délibération le conseil décida de ne pas entreprendre les nouveaux travaux recommandés par M. Rowan et par M. Fleming, à cause de l'augmentation de dépenses qu'ils entraînaient. Je n'ai pas, ainsi que le prétend l'honorable monsieur, approuvé ces travaux. J'ai dit à M. Fleming que le changement constituerait une amélioration notable, et que si j'agissais pour moi-même au lieu d'agir pour le public j'aurais probablement adopté la recommandation, mais que nous étions obligés de tenir au bon marché, et que comme les ouvrages en tréteaux ne devaient durer qu'un certain nombre d'années il serait comparative-ment aisé de les remplacer par la suite par des ouvrages plus solides, ainsi que la chose s'était faite à maintes reprises sur le Grand Occidental et d'autres chemins de fer.

L'honorable monsieur nous blâme ensuite de n'avoir pas communiqué notre décision à l'ingénieur. Il sait fort bien pourtant que nous n'étions pas tenus de communiquer une décision négative, mais que, en d'autres mots, l'ingénieur et l'entrepreneur étaient obligés de conti-

nuer à suivre le premier plan, à moins de recevoir des instructions au contraire.

L'honorable monsieur et ses amis se sont donné beaucoup de mal, dans cette Chambre et au Sénat, pour faire retomber sur l'ancienne administration la responsabilité de ce surcroît de frais, et, lorsque le comité du Sénat a appris avec terreur que je n'avais pas autorisé cette dépense, il s'est trouvé passablement désorienté. C'est l'administration actuelle qui en est responsable; mais si ces messieurs avaient pu en faire tomber la responsabilité sur l'autre, le pays retentirait de leurs déclamations contre l'extravagance et la mal administration.

En ce qui regarde le terminus des sections 14 et 15, je ne me rappelle pas exactement, en ce moment, quelle était la condition des choses: si le remplissage du lac à la Crosse se trouvait entièrement dans la section 15, ou si, comme je le crois, en partie dans la section 14; mais, à tout événement, je sais que le remplissage a été fait en très grande partie, sinon entièrement, après notre retraite du pouvoir, sans mon ordre ou ma connaissance, et qu'il a constitué une juste part de l'augmentation des dépenses.

L'honorable monsieur dit que j'aurais dû savoir que les quantités seraient excédées. Le fait est que je ne l'ai su qu'après que les estimations eurent démontré que la plus grande partie de l'argent du contrat était payé; je signalai immédiatement la chose à monsieur Fleming, et il reçut ordre de chercher la cause de cet excédent.

SIR CHARLES TUPPER: Il était en Angleterre.

M. MACKENZIE: Au contraire.

SIR CHARLES TUPPER: L'avez-vous dit à la Chambre ou au pays? Vous avez réitéré votre assertion au cours des élections.

M. MACKENZIE: Je défendais mon assertion qui avait été faite sur la foi des estimations de l'ingénieur, et je la défends encore. Elle était parfaitement d'accord avec les chiffres des différents contrats. L'honorable monsieur est bien disposé à adopter notre politique, mais il ne fera rien qui puisse gêner sa manière de voir.

A six heures l'Orateur quitte le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR.

M. MACKENZIE: Non-seulement cela, mais l'honorable monsieur pourra constater, dans son département même, qu'ordre fut donné d'instituer des recherches à l'occasion des estimations en plus de ces contrats. Je me rappelle que monsieur Smith reçut instruction—quelqu'un reçut instruction, j'en suis certain—de faire une enquête, en sorte que s'il y a eu des erreurs commises, elles sont dues aux estimations inexactes des ingénieurs.

L'honorable monsieur a découvert un remède breveté pour les estimations exagérées des travaux publics, et il prend grand soin qu'elles soient faites dans les limites d'une certaine somme; pour cela il a ajouté un quart de million de piastres à chaque contrat dans la Colombie britannique, ou \$1,000,000 en tout, afin de laisser une marge raisonnable qu'il ne devra pas dépasser. Il a seulement pris ses mesures pour ne pas aller au delà, parce que sur l'embranchement de Kamloops ainsi qu'entre Fort William et Selkirk les études sont plus élaborées.

L'ancien gouvernement a été attaqué à maintes reprises parce qu'il avait commencé les explorations à Fort William. J'ai déjà signalé cette circonstance extraordinaire que quand nous avons envoyé des explorateurs à Nipegon qu'on croyait alors l'endroit le plus favorable à la ligne, nous fûmes attaqués par l'organe des honorables messieurs de la droite, le *Mail*, qui disait que tout le monde savait que Fort William était la bonne place, et lorsqu'après avoir abandonné Nipegon nous adoptâmes Fort William, nous fûmes attaqués avec une égale violence par le même organe qui dit aujourd'hui que Nipegon était l'endroit le plus avantageux. Ce n'est pas moi qui envoyai le premier des explorateurs à Fort William. Quelque temps avant notre arrivée au pouvoir un peloton d'arpenteurs était allé à la rivière Kaministiquia et était à l'œuvre depuis plusieurs mois quand nous pûmes communiquer avec lui. Je n'en blâme pas nos adversaires; je consigne seulement cette circonstance pour démontrer combien on doit user de circonspection en attribuant le blâme à un parti.

L'honorable monsieur nous a également reproché autrefois d'avoir fait des déboursés sur la ligne du Sault Sainte-Marie. Nous n'avons jamais proposé ce plan,

nous n'y avons jamais dépensé un dollar, bien qu'il soit hors de doute que ce serait une belle ligne de chemin de fer de l'est à l'ouest. Cependant, nous ne l'avons jamais préconisée ni proposée au parlement. Nos honorables adversaires l'avaient explorée avant notre arrivée au pouvoir. Ceci prouve le peu de scrupules que ces messieurs mettaient à nous censurer.

Je les crois sincèrement désireux d'améliorer la situation dans laquelle nous sommes placés ; mais cela ne m'empêche pas de mépriser les tentatives qu'ils ont faites de nous attribuer des motifs dans notre administration des affaires. Personne n'a pu écouter l'autre soir l'honorable ministre des chemins de fer, sans s'apercevoir que si la forme de son discours était irréprochable quant au langage, il dénotait un parti pris de représenter la conduite de l'ancien gouvernement sous un faux jour et de la faire contraster d'une façon injuste avec celle du gouvernement actuel ; c'est ce qui m'a fait considérer ce discours comme une invective contre notre politique plutôt que comme un exposé de celle de l'administration actuelle.

Je n'entrerai pas dans les détails de la modification des termes acceptés par nous et appelés termes-Carnarvon, simplement parce que les circonstances sont bien connues des membres de la Chambre ; mais je dirai qu'il a été généralement compris que ma réponse du 3 mars 1875 à mon honorable ami de Durham-Ouest (monsieur Blake) était que nous n'avions pas l'intention de demander au parlement de sanctionner aucune partie de ces termes. On ne saurait nier, d'après la phraséologie de cette réponse, que ce dont je voulais parler était simplement la dépense pour le chemin de fer du Pacifique proprement dit, soit pour la ligne ou voie télégraphique qui devait être établie avant le chemin et qui devait en faire partie, ou pour les travaux de construction qui devaient coûter \$2,000,000 par année. Il était pourvu à tout cela dans l'acte de 1874, et il ne nous fallait plus que le vote des subsides pour procéder avec cette partie des termes.

Mais quant au chemin de Nanaïmo, comme c'était une entreprise entièrement nouvelle, il nous était impossible de la commencer sans qu'un acte du parlement, fut présenté à l'effet d'en sanctionner la construction. Pour la ligne de Nanaïmo

M. MACKENZIE.

et Esquimalt il nous fallut donc obtenir un acte législatif spécial. Nous échouâmes, attendu que le Sénat rejeta le bill.

Nos adversaires ont voulu insinuer qu'il était possible que l'acte ne fût pas adopté par le Sénat, parce que nous ne le désirions point. J'espère bien qu'on ne nous accusera pas d'une conduite aussi honteuse que celle qu'implique cette insinuation. L'honorable monsieur doit avoir supposé que nous avions induit quelques sénateurs à voter contre le bill afin d'en prévenir l'adoption. Je n'ai eu connaissance d'aucune opposition sérieuse de nos amis du Sénat que lorsque le bill fut rejeté. Messieurs Penny et MacMaster votèrent contre le bill, mais ils le firent d'eux-mêmes et sans qu'ils eussent communiqué avec personne, que je sache.

Je sais que la ligne de Vancouver tire une certaine valeur des minéraux de cette région ; mais lorsque nous primes sur nous d'accepter la proposition de lord Carnarvon, nous le fîmes tout naturellement, sujet à la réserve précédemment faite dans l'arrêté du conseil, ainsi qu'aux actes législatifs qui existaient déjà et aux résolutions du parlement qui défendaient l'augmentation des impôts ; et le fait que nous avons augmenté les taxes en 1874 n'est pas une raison pour que nous les augmentions davantage. Nous les avons augmentées alors pour acquitter d'autres obligations, et nous pensons être arrivés à des limites qu'il ne serait pas prudent de dépasser. Nous avons alors proposé de substituer à ces termes un crédit en argent avec lequel la population de l'île aurait pu construire son chemin et qu'elle aurait pu consacrer à d'autres travaux publics qui auraient été approuvés. Nous avons dépensé tout ce que nous pouvions sur ce chef.

SIR CHARLES TUPPER : Dois-je comprendre que la somme de \$750,000 a été donnée à la population au lieu du chemin de l'île Vancouver ?

M. MACKENZIE : Si le chemin avait été construit, nous n'aurions pas donné ce crédit.

SIR CHARLES TUPPER : Nous avons entendu l'honorable député de Durham-Ouest dire que les \$750,000 constituaient une compensation pour les retards apportés à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. Est-ce le cas, ou bien étaient-elles une compensation pour l'abandon du chemin de Nanaïmo ?

M. MACKENZIE : J'allais précisément m'expliquer sur ce point. Si nous avions commencé le chemin de fer de l'île, il n'y aurait eu aucune nécessité de recourir à la proposition d'une compensation ; mais nous avons échoué, la principale partie des termes s'est trouvée brisée, et on peut voir que les mots employés furent : "compensation pour retards."

M. DECOSMOS : Pour retards qui pourraient survenir.

M. MACKENZIE : Naturellement, le chemin d'Esquimalt était en compensation ; nous n'étions pas obligés de le construire, excepté, sur convention, comme compensation pour les retards.

M. DECOSMOS : Je crois qu'il n'a pas été donné comme compensation.

M. MACKENZIE : C'est ce que prétendirent vos amis de l'île ; mais on ne saurait interpréter les mots que je viens de citer autrement que comme compensation pour les retards passés et à venir. Pourquoi aurions-nous construit ce chemin si ce n'eût été pour une raison spéciale de ce genre ? C'est à cause des délais apportés au commencement du chemin de fer du Pacifique qu'il fut entrepris ; il était vivement désiré par la population de l'île ; nous avions des raisons pour croire qu'il aurait peu d'opposition ailleurs, bien qu'il nous vint quelques plaintes de la terre ferme. Ce chemin n'était donc qu'une compensation, mais lorsqu'il manqua la partie principale des termes manqua aussi.

L'autre partie n'a pas été brisée jusqu'à présent, excepté en ce qui concerne le non-achèvement de la ligne télégraphique et de la voie qui s'y rapporte, et encore on peut difficilement dire qu'elle soit brisée. Les explorations n'ont été complétées qu'en 1878, et s'il y a eu des retards qui puissent avoir fait manquer à une partie des conditions Carnarvon, ils ont eu lieu sous le règne des honorables messieurs de la droite. Ils diront probablement qu'en continuant les explorations ils continuaient l'entreprise et qu'ils n'ont pas violé les engagements ; dans ce cas, ils n'ont aucune raison de nous blâmer.

Maintenant, au sujet de la ligne qui se trouve dans la Colombie britannique, l'honorable monsieur a violemment attaqué l'ancienne administration et prétendu qu'ayant adopté la route de Burrard Inlet et demandé des soumissions pour la section des 125 milles qui s'étendent de Yale

à Kamloops, elle était irrévocablement obligée d'aller jusqu'au bout et d'adjuger le contrat. J'avoue que cette raison à une certaine apparence de plausibilité, mais en demandant des soumissions notre intention n'était pas de commencer immédiatement la construction. Il nous fallait déterminer la route que nous avions à choisir depuis la Passe de la Tête Jaune jusqu'à l'Océan Pacifique. J'avais maintes fois dit, dans les premières années des explorations, que la route de Bute Inlet me paraissait être la meilleure, et par la suite celle de Dean Inlet eut la préférence pendant un certain temps ; elle est encore la plus courte, mais des talus élevés et un havre inférieur nous portèrent à la rejeter.

Je n'entrerai pas dans les considérations qui nous ont fait adopter la route de Burrard Inlet, car je les ai longuement exposées en 1878. Ayant décidé, au printemps de cette année-là, de choisir la route de Burrard Inlet, nous eûmes à examiner jusqu'à quel point il nous était possible de faire une partie de la construction, et dans quel espace de temps. Pour bien faire comprendre à la Chambre la position dans laquelle se trouvait l'ancien gouvernement, je lui rappellerai que, dans des discours que je prononçai ici même, j'annonçai que le gouvernement avait l'intention de faire faire depuis le lac Supérieur jusqu'à l'Océan Pacifique, des études à l'aide d'instruments.

Nous proposâmes, en premier lieu, de faire à travers le continent une exploration de cette nature qui nous permit de compléter un profil du chemin à partir du lac Supérieur jusqu'à l'Océan ; et lorsque M. Fleming alla en Angleterre, il reçut instruction de signaler la position du chemin à l'attention des capitalistes et entrepreneurs. Les profils, aussitôt que terminés, étaient envoyés à Londres pour y être exposés dans les bureaux du gouvernement. Lorsque les opérations de 1877 furent terminées et le profil de la route de Burrard Inlet obtenu, il fut transmis en Angleterre. Le gouvernement a toujours eu l'intention de demander des soumissions conformément à l'acte de 1874, et nous les avons demandées.

En même temps nous compilâmes, dans un volume, une masse d'informations sur le pays ; sa flore, sa faune, son climat, sa géologie, ses mines, etc., et en envoyâmes des copies à tous ceux qui pouvaient désirer des renseignements au sujet de

l'entreprise. Nous fîmes aussi réimprimer l'acte de 1874, envoyer un nombre suffisant de copies en Angleterre et en distribuer d'autres ici. Bref, nous fîmes tout en notre pouvoir pour faire connaître le pays en même temps que nous demandions des soumissions pour toute la ligne, offrant \$10,000 par mille et demandant une garantie de quatre pour cent pendant vingt-cinq ans. Nous nous étions arrêtés à ce dernier item pour établir une base de computation.

Nous demandâmes aussides soumissions pour la section de Kamloops, comme pour tous les autres travaux publics ordinaires, afin d'avoir les informations les plus complètes possibles. Nous n'aurions pu adju ger cette section sur les deux systèmes. La seule demande de soumissions d'après les plans, fait voir quel était notre but. C'est sur des soumissions ainsi demandées, comme pour travaux publics ordinaires, que les honorables messieurs de la droite ont adjugé les contrats pour les 125 milles de l'embranchement Yale-Kamloops.

Nous avons également demandé des soumissions pour 185 milles, avec l'intention, si possible, d'en commencer la construction sur l'un ou l'autre plan, car il était désirable d'avoir au plus tôt un système complet de chemins de fer dans le pays des prairies. Nous pensions que les travaux de construction prendraient au moins quatre ans, avant qu'il fût possible d'utiliser ce chemin pour le trafic à partir de Fort William. Toutefois, nous n'avons pas positivement décidé de donner ces ouvrages à l'entreprise, mais nous devions étudier les circonstances. Nous espérions que si quelque chose pouvait provoquer des soumissions d'après le plan contenu dans l'acte, notre annonce aurait ce résultat.

Les honorables messieurs de la droite paraissent se réjouir de ce que l'ancien gouvernement n'a obtenu qu'une soumission, et que cette soumission ne pouvait pas être acceptée. On nous a accusés d'avoir adopté leur plan dans cette acte. Je confesse que, ces messieurs s'étant engagés à construire le chemin, nous étions obligés, comme leurs successeurs, de donner effet à leur plan si c'était possible, et nous avons fait de notre mieux. Les modifications que nous y avons apportées étaient toutes en faveur de ceux qui pouvaient faire des soumissions, et elles

auraient dû, par conséquent, en amener, quoique les leurs aient échoué.

Nous n'avons donné à l'entreprise que les sections 13, 14, 16 et 25, afin de faciliter la construction de toute la ligne. Ces premières parties furent commencées lorsqu'il était le moins important d'arriver dans le pays des prairies. Nous savions que si une nombreuse population ne s'établissait pas dans le pays, il était inutile d'espérer que le chemin payât; c'est pourquoi nous décidâmes, en attendant, que les explorations fussent terminées, de commencer avec cette section particulière, afin que, les études achevées, nous pussions demander des soumissions pour toute la ligne dans des circonstances favorables. L'honorable monsieur dit qu'il aurait pu obtenir un contrat aux conditions annoncées par l'ancien gouvernement. S'il en est ainsi, il a commis une grave erreur en ne demandant pas des soumissions.

Le plan de l'ancienne administration pourvoyait au paiement de \$10,000 comptant par mille, pour les 2,600 milles entiers. Cela constituait un total de \$26,000,000 qui, en y ajoutant \$3,000,000 pour explorations, d'après l'honorable monsieur, faisaient \$29,000,000, laissant \$1,000,000 à être consacrées à l'extrémité Est pour solder la plus grande partie de la subvention accordée au chemin de fer Canada Central. Si l'ancien gouvernement avait pu obtenir des offres qui lui auraient permis de construire le chemin pour \$26,000,000, je pense qu'il aurait été de son devoir de les accepter. Il ne lui en a pas été fait, et l'honorable monsieur sait qu'il n'aurait pu en obtenir ou il en aurait demandé. En définitive, tout cela prouve que je ne me trompe pas lorsque je disais autrefois, dans l'opposition, que l'honorable monsieur aurait à compter sur la population du Canada pour l'exécution de cette entreprise, si elle était jamais exécutée.

L'honorable monsieur dit que le transport des rails de l'île Vancouver à Yale indiquait chez l'ancien gouvernement l'intention de commencer les travaux dans la vallée de la Fraser, ou bien celle de tromper le public à l'approche des élections. L'ancien gouvernement, j'en suis certain, n'avait rien à gagner à ce jeu, attendu que la Colombie britannique lui a toujours été hostile et qu'il n'avait aucune raison

de s'attendre quelle élirait un seul représentant pour l'appuyer.

Mais il avait choisi Burrard Inlet comme terminus. Il avait également décidé de construire le chemin aussi vite qu'il pourrait, et, si nous restions au pouvoir, de consacrer une certaine partie des deniers publics, aussitôt qu'il y a en aurait de disponibles, à placer les rails sur ce chemin. Nous ne savons pas quand cela serait, mais nous savions qu'il fallait en venir là. Nous eûmes beaucoup de difficultés à débarquer les rails dans l'île ; il fallait payer de forts impôts d'emmagasinage, et nous comprimes que le plus tôt ces rails pourraient être amenés sur notre propriété où il n'y aurait pas de droits à acquitter et qui se trouvait l'endroit le plus rapproché de celui où ils seraient placés en dernier ressort, le mieux ce serait.

Je nie que l'ancienne administration ait trompé qui que ce soit dans cette affaire. Il n'a fait aucune promesse. Il a demandé des soumissions afin de pouvoir décider, après les avoir examinées, s'il était opportun de commencer l'extrémité orientale ou la section de la Colombie britannique. De fait, il avait à déterminer une politique entièrement nouvelle quant au mode d'exécuter cette entreprise ; et tout en demandant de bonne foi des soumissions sur les deux plans, afin d'obtenir des informations, il n'était pas tenu d'accepter la plus basse soumission ni aucune d'elles dans le but de commencer de suite la construction.

Relativement au discours que j'ai prononcé à Ottava et dont l'honorable monsieur a fait des citations, je n'ai aucun doute qu'il a été fidèlement reproduit par les journaux ; mais l'honorable monsieur peut voir que j'y exprime dans les termes les plus énergiques possibles l'opinion que la dépense doit être contrôlée de la manière indiquée dans l'acte.

L'honorable monsieur nous a donné un long tableau du prix de revient du chemin de fer Intercolonial tel que compilé par l'ingénieur en chef. Monsieur Fleming porte à \$64,859,616 le total de la somme de Fort William à Burrard Inlet, y compris les explorations, et à \$88,869,616 avec prolongement jusqu'au lac Nipissing.

SIR CHARLES TUPPER : Je désire rectifier l'honorable monsieur quant à la dernière évaluation. Elle n'est pas de monsieur Fleming, mais de moi ; toute-

fois, j'ai vu ce monsieur depuis, et il la porte à \$80,000,000 ou \$84,000,000 en tout.

M. MACKENZIE : Il sera intéressant pour la Chambre d'examiner, une autre fois, quelques-unes des estimations de monsieur Fleming. Ce monsieur a fourni, pour la section du lac Supérieur à Selkirk, une estimation de \$14,700,000 ; aujourd'hui, c'est \$17,000,000, ou une augmentation de 16 pour cent. Sa précédente évaluation du prix de revient de la région des prairies était de \$26,000,000, c'est-à-dire le double de ce qu'elle et maintenant. De Nipissing au lac Supérieur, l'estimation qu'il avait fournie à l'ancienne administration était de \$26,000,000, ou \$6,000,000 de plus que maintenant et \$2,000,000 de plus que celle de l'honorable ministre. De Summit Line à Burrard Inlet son estimation était de \$35,000,000 et elle est aujourd'hui tombée à \$30,000,000. L'embranchement de Pembina était, dans le principe, porté à \$1,300,000, et l'honorable ministre dit maintenant que c'est \$1,700,000.

Si le même pourcentage, c'est-à-dire 16 pour cent, est appliqué aux estimations de l'ingénieur en chef pour les autres sections, le prix total de revient sera d'environ \$114,000,000 au lieu des \$84,000,000 qu'annonce l'honorable ministre. Des estimations aussi capricieuses font voir combien il était impossible à qui que ce soit de fixer le prix de revient probable, et je suis convaincu que celles qu'on nous présente aujourd'hui sont de simples conjectures.

Je vais me servir de l'exposé des ingénieurs eux-mêmes quant à la nature des travaux sur les différentes sections de Fort William à Selkirk. Soixante-dix milles sont représentés comme difficiles, 226 comme moyens et 114 comme faciles ; et afin d'en arriver aux \$18,000,000 que les ingénieurs ont récemment évalués, il faudrait porter à \$75,000 par mille les 70 milles difficiles, à \$39,000 les 226 moyens et à \$20,000 les 114 faciles : faisant avec le matériel roulant évalué à \$1,656,000, un total de \$18,000,000.

De Selkirk à Battleford, les premiers 112 milles sont donnés comme faciles, et avec les rails, clôtures, etc., on peut les porter à \$14,000 par mille, ou \$3,000 de moins que l'embranchement de Pembina. J'ai calculé les seconds 100 milles sur les

matériaux fournis par M. Marcus Smith, et je ne pense pas qu'on puisse obtenir une pente sur ce chemin pour moins de \$20,000 par mille. Sur quelques milles nous avons une quantité de 39,000 verges cubes de terre à enlever, et toutes les pentes sont raides, de cinquante-trois pieds au mille. La moyenne des excavations est de 16,000 verges cubes par mille. Nous avons donc à enlever 1,600,000 verges cubes de terre qui, au plus bas prix des autres chemins, disons une moyenne de vingt-cinq centins, coûteraient \$400,000. Et cependant, l'honorable ministre des chemins de fer nous dit que tout le chemin peut être construit moyennant \$428,000.

SIR CHARLES TUPPER: Pour \$438,000.

M. MACKENZIE: C'est presque la valeur exacte des excavations de terre, et il ne reste rien pour les ponts, traverses, rails, clôtures et autres items.

SIR CHARLES TUPPER: Les rails y sont compris.

M. MACKENZIE: Non, mais il faut les ajouter au prix. Nous avons l'estimation de M. Marcus Smith, l'ingénieur en chef intérimaire, et même avec la nature de ce chemin, les talus élevés et les courbes prononcées, cette estimation montre que le nivellement de la ligne coûtera \$700,000 à \$800,000. Il est impossible qu'elle ne coûte que \$438,000.

Depuis l'extrémité des seconds 100 milles jusqu'à Battleford, nous avons 377 milles. Ils ne sont pas plus difficiles en somme. Il y a plus de ponts formidables, mais la ligne est plus éloignée pour le transport des rails. J'évalue cette section à \$21,000 par mille.

En suite, de Battleford à Edmonton, les ingénieurs disent qu'il y a treize milles très difficiles que j'évalue à \$60,000 par mille, c'est-à-dire \$10,000 de moins que les autres travaux difficiles à l'est de Selkirk; quarante-neuf autres milles de la ligne sont classés comme modérément difficiles, et je les évalue à \$39,000 par mille; soixante dix milles très modérés, à \$25,000, et quatre-vingt-dix-huit milles faciles, à \$20,000 par mille: ce qui fait, pour cette section, une moyenne de \$27,000 par mille.

D'Edmonton à Summit, 256 milles, le chemin est divisé comme suit par l'ingénieur: faciles, soixante et seize milles; moyens, soixante et trois milles; faciles, cent dix-sept milles. Je calcule les tra-

voux difficiles à \$60,000 par mille, soit \$10,000 de plus que les travaux du même genre à l'est de Selkirk; les moyens, à \$40,000 par mille, et les faciles à \$20,000 par mille; soit, en tout, \$9,472,000, ou une moyenne de \$37,000 par mille.

En supposant que l'embranchement de Pembina coûterait \$1,500,000, cela porterait à \$89,000,000 les 1,946 milles de chemin à l'ouest du lac Supérieur, y compris les \$1,440,000 de subvention au Canada Central, les \$100,000 pour le pont de Selkirk et les \$300,000 pour construction; tandis que de Fort William à Nipissing, environ 650 milles, à \$50,000 par mille, faisant \$32,500,000 ou un total de \$121,500,000.

On observera que si nous appliquons les chiffres tels que je les ai appliqués, c'est-à-dire en calculant la dépense à l'ouest de la Rivière Rouge, telle quelle s'est produite du lac Supérieur à Selkirk, il sera impossible d'avoir la même qualité de chemin quant aux pentes, courbes et construction, pour des prix moindres que ceux que j'ai évalués. Je suis certain de ne pas me tromper dans ces chiffres, non plus qu'en disant que pour la somme qu'on nous donne aujourd'hui et qui est, paraît-il, le produit des calculs de l'ingénieur en chef, il sera impossible de construire un chemin de fer; on ne fera qu'un tranway.

Il est très possible d'avoir une pente très raide qu'une machine peut graver avec une charge très légère. En quelques endroits, comme dans les Alpes et les Montagnes Blanches, il y a une pente de plus de 300 pieds au mille, et le chemin n'est bon que pour le transport des voyageurs. En un endroit du Pacifique américain la voie est de 150 pieds au mille sur une courte distance, et il faut en ces endroits avoir des locomotives en réserve.

J'ai fait remarquer il y a quelques jours qu'il était extrêmement désirable d'avoir des pentes faciles, non seulement pour obtenir des avantages comme ceux que j'ai mentionnés, mais pour diminuer le prix du transport sur ce chemin. Sur le Canada Southern, le chemin le plus favorable que nous ayons quant aux pentes, il passe des convois de plus de quarante voitures chargées, et sur notre Intercolonial où la pente la plus raide est d'une soixantaine de pieds, nous ne pouvons pas en avoir plus qu'une vingtaine.

L'honorable monsieur nous dit qu'il pense que les pentes qui suffisent sur le Grand-Tronc et le Great Western doivent aussi suffire sur le Pacifique. Mais on a commis une erreur fatale en faisant des pentes aussi rapides sur ces chemins ; elle a déjà coûté des millions à ces deux compagnies ; il aurait été infiniment préférable de faire plus de déboursés dans le principe pour obtenir des pentes raisonnables.

L'honorable ministre des chemins de fer pense qu'il est indifférent que nous ayons des pentes difficiles ou faciles à l'ouest de Winnipeg ; ils crut que les unes ou les autres suffiront pour le trafic. Je vois que l'ingénieur en chef, avec la prudence qui le distingue, s'est soigneusement abstenu de parler de ce chemin comme faisant partie du Pacifique ; il en parle comme d'un chemin de colonisation, et c'est tout ce qu'il est. Si nous devons construire un chemin de fer du Pacifique, il vaut mieux le faire. Si nous devons avoir simplement un chemin qui monte et descend, sur lequel on ne soucie guère des pentes, des courbes et du trafic qu'il doit transporter, il est bon que nous le sachions. Avec un chemin de ce genre, il sera impossible d'expédier des transports au-delà de notre frontière.

L'honorable député de Victoria, C.-B. (monsieur DeCosmos) a parlé du commerce de San-Francisco, et la seule raison qu'il ait trouvée en faveur de l'établissement d'un bon port dans la Colombie britannique, c'est que le grain y serait amené par le chemin de fer et expédié de là par le Cap Horn. Il serait beaucoup moins dispendieux de transporter le grain des prairies à l'Est qu'à l'Ouest. Il n'y a pas dans la Colombie de terres qui puissent justifier leurs propriétaires d'espérer d'on expédier les produits en Angleterre. Jusqu'à présent cette province n'a pas eu une production de céréales suffisante pour elle-même ; elle en importe une très grande quantité des Etats de l'ouest, bien que quelques-unes des meilleures terres se trouvent dans le delta de la Fraser ; mais elles n'ont pas été assez cultivées jusqu'ici pour suffire à la consommation domestique. Par conséquent, il n'est pas probable que des produits agricoles soient jamais expédiés de cette province vers la Grande-Bretagne ; je dirai même que ce n'est pas possible.

M. DECOSMOS : La Colombie a ex-

pédié 150 tonnes de blé en Angleterre l'automne dernier ; ce grain venait de mon district.

M. MACKENZIE : Les choses peuvent avoir changé dans ces derniers temps, mais je sais que jusqu'à cette année la Colombie britannique n'a pas produit assez de blé pour fournir à la consommation de sa population. Je suis heureux d'apprendre qu'il y a eu changement.

M. DECOSMOS : La partie inférieure de notre province, c'est-à-dire, la section agricole, ne s'est jamais livrée à la culture du maïs, elle n'a jamais eu de moulins à farine ; mais à la suite des changements survenus dans les conditions de l'agriculture, la population s'est livrée à la culture du blé.

M. MACKENZIE : Les derniers relevés du commerce et de la navigation nous font voir que la Colombie britannique n'a pas exporté de céréales, mais qu'elle a importé de 4,000 à 5,000 barils de farine. Il existe à ce sujet des rapports privés dont on ne nous a pas donné communication. Par conséquent, mon assertion, étayée sur des informations officielles—que la Colombie britannique, jusqu'au 30 juin dernier, n'a pas exporté de céréales, mais a importé 4,000 ou 5,000 barils de farine—est rigoureusement vraie.

Je vais maintenant aborder la proposition de construire ce chemin à l'aide de la vente des terres. Si la Chambre donne son consentement à la proposition du gouvernement sur la foi que la vente des terres remboursera les frais de construction et beaucoup plus, elle se ménage une déception. Je pense que la chose est totalement impossible. Je crois que dans cette vaste région de l'Ouest, il y a une énorme quantité des plus belles terres agricoles du monde ; je crois que comme dans la province d'Ontario il y a assez de bonnes terres pour une population immense ; mais je crois aussi que, comme dans Ontario, la moitié de ces terres ne sont pas propres à la culture. Je crois que si nous avons dans Ontario beaucoup de terres rocheuses, beaucoup de terres couvertes d'eau ou de marécages et qui ne seront jamais utilisées, il y a dans le Nord-Ouest une grande quantité de sol aride et marécageux qu'on ne pourra jamais rendre productif.

Ce que nous aurions à faire, ce serait de nous assurer de l'étendue de ces plaines

arides, de ces marécages, de ces terres non cultivables qu'il y a au Nord-Ouest. Je n'ai aucun doute qu'une grande quantité de ces terres qui sont totalement impropres à la culture pourrait, avec quelques améliorations, être converties en bon pâturages.

L'honorable monsieur nous a donné communication d'une carte sur laquelle sont indiquées en couleur brune les parties de la section des prairies qui sont considérées comme arides ou stériles. Il nous a dit qu'il estimait la quantité des terres à 150,000,000 d'acres, sur lesquels il y en a 30,000,000 de stériles. Or, j'ai examiné les endroits marqués en couleur ; je les ai mesurés à l'ébauche, n'ayant pas en ma possession les instruments nécessaires, mais je crois les avoir mesurés assez exactement, et la Chambre sera surprise d'apprendre qu'il y a moins de 9,000,000 d'acres, au lieu de 30,000,000—ce qui montre qu'on ne peut s'en rapporter à cette carte comme source d'information. L'honorable monsieur peut les mesurer à loisir dans son cabinet, ces étendues marquées en brun, et il verra qu'elles ne recouvrent qu'une faible partie des plaines arides dont il admet lui-même l'existence.

J'ai lu tous les livres qui sont tombés sous ma main traitant de ce pays—guides de voyageurs, notes d'explorateurs, écrits d'hommes qui ont examiné le pays bien longtemps avant qu'il fit question de construire un chemin de fer jusqu'au Pacifique, et j'ai constaté un merveilleux concours de témoignages quant à l'existence de très vastes étendues de terres arides et désertes. L'archevêque Taché, qui connaît peut-être ce pays mieux que n'importe qui, en parle dans ces termes :

“ Tout le monde connaît le grand désert américain ; tous ne savent peut-être pas qu'il se prolonge jusque sur les possessions britanniques, qu'il y pénètre au point d'intersection du 100e degré de longitude avec la 49e de latitude, suivant ensuite une ligne plus ou moins sinueuse dans la direction générale du Nord-Ouest, et qui ayant pénétré un peu plus au nord, se replie vers le nord-ouest au point d'intersection du 113e degré de longitude avec la 52e de latitude, formant aussi une superficie d'au moins 60,000 milles carrés. Il y a là un désert, un désert immense. Ce désert n'est sans doute pas partout une plaine de sable mouvant et tout à fait desséchée ; il est néanmoins parfaitement impossible de songer à y former des établissements considérables.”

Je ne donnerai pas la description que

M. MACKENZIE.

l'archevêque Taché fait du climat ; je dirai seulement que ce climat est très rigoureux. Monseigneur porte à 60,000 milles carrés l'étendue de terres cultivables dans le district des prairies, égal au désert, ou 38,400 acres chacun, et il ajoute que beaucoup des bonnes terres “ n'ont pas tous les avantages qu'on leur attribue.” Voilà l'opinion de l'archevêque Taché.

M. Fleming, citant M. Macoun, professeur d'histoire naturelle à Belleville, et qui a voyagé dans ce pays à la demande du gouvernement—pages 89-90 des documents de la session, 1878—dit que la quantité totale des terres arables est d'environ 80,000,000 d'acres. Sir William Palliser dans ses voyages au Nord-Ouest, en arrive précisément aux mêmes conclusions. Il a parcouru et exploré une très grande partie du pays, et il nous en donne la seule bonne carte géographique que nous ayons eu jusqu'à ce jour. Le colonel McLeod, qui a voyagé dans ce pays plus peut-être que les autres fonctionnaires publics, dit :

“ Ce qu'on appelle les terres stériles des Etats-Unis s'étendent dans les territoires du Nord-Ouest, formant un triangle dont la ligne qui commence à quarante milles des montagnes et qui se prolonge jusqu'au grand coteau de la Souris est la base. D'un côté, une ligne tirée de là jusqu'au coude de la Saskatchewan, un peu au sud du 50e parallèle et au nord-ouest du Fort Walsh ; de l'autre, une ligne tirée du point en dernier lieu mentionné jusqu'au point de départ.”

Ceci donne près de 30,000,000 d'acres de terre ; mais un très grand nombre des terres arides et stériles se prolongent au nord bien au-delà du 50e parallèle, quelques-unes même plus loin que le 52e parallèle. La région que vient de décrire le colonel McLeod couvre, ainsi que je l'ai dit, une étendue de bien près de 30,000,000 d'acres. Sans doute ce n'est pas tout à fait un désert, parce qu'il y a ça et là des pièces qui, comme autant d'oasis dans le désert, offrent des preuves de fertilité et sur lesquelles il est possible d'établir des colonies. Dans les derniers documents qui nous viennent de lui, M. Marcus Smith dit en termes généraux, d'un autre district par lequel le chemin de fer doit passer à partir de Livingston jusqu'à la rivière Pembina, que pas plus de la moitié des terres n'est propre à la culture. Cette opinion est très importante, venant du sous-ingénieur en chef qui a traversé le pays en plusieurs

occasions et qui, si nous en jugeons d'après ses rapports et ceux de ses officiers, doit en avoir une connaissance parfaite.

Je vais maintenant donner, d'après les documents officiels, une courte description des terres qu'on dit être arides. Ceux de mes honorables auditeurs qui ont sous la main le document 43 de 1879 trouveront les passages dont je vais donner lecture et qui commencent au 100e de longitude ouest, à quelque distance de Manitoba :

“L'Orateur donne ici lecture d'une série d'extraits des documents de la session de 1879, rapports officiels d'ingénieurs, d'arpenteurs et autres, pour démontrer l'étendue probable des terres stériles, faisant voir qu'elles s'étendent au nord de la ligne du chemin de fer en quelques endroits, et qu'on y trouve ici des lacs salins et saumâtres, là le désert et plus loin la poussière alcaline.

Je ne veux pas ennuyer la Chambre par la lecture d'un plus grand nombre de citations. On remarquera, par ce que je viens de lire, que la partie du pays qui s'étend dans les Etats de l'ouest, qui rend le Montana presque inhabitable, qui fait le Nevada insalubre et stérile, qui rend le Dakota impropre à l'agriculture, entre dans notre territoire du Nord-Ouest un peu à l'ouest du 100e de longitude, et augmente graduellement à mesure qu'elle remonte vers le nord et vers l'ouest, s'étendant vers le nord au delà des terres qui se trouvent entre les deux bras de la Saskatchewan, presque à la réunion des rivières, et de là vers le sud-ouest jusqu'à la frontière près des montagnes.

On peut dire que cette région est un pays aride et désert, d'une étendue considérable et contenant des terres propres à la production de pâturages, avec ça et là des pièces de bon sol. La quantité de ce dernier est diversément estimée de 38,000,000 à 60,000,000 d'acres. Après avoir examiné les rapports officiels, il est impossible d'éviter d'en venir à la conclusion que moins de la moitié des terres est fertile ; et si nous déduisons des terres qui peuvent être vendues aux colons, celles de la Baie d'Hudson, les octrois gratuits, les réserves des sauvages, les terres des écoles, etc., nous verrons que les calculs de l'honorable monsieur quand à l'argent provenant de ces terres sont très exagérés.

Nous savons qu'en arrivant à la rivière Pembina, nous sommes arrivés au bout des terres fertiles, dit M. Smith : on peut

obtenir une ferme par ci par là, à l'ouest, jusqu'à la frontière de la Colombie britannique. Il n'y a pas de doute que nous ne savons pas encore tout ce qui en est du pays que je me suis efforcé de décrire. Espérons seulement que de nouvelles découvertes permettront de constater qu'il y existe plus de bonnes terres que nous n'en connaissons ; mais en attendant, contentons nous d'établir nos calculs sur ce que nous connaissons.

D'après la description donnée, on voit que la ligne en question passe sur le parcours des deux premiers cent milles à l'ouest de Selkirk, à travers les terres qu'on dit être riches. Quelques honorables membres de cette Chambre ont toujours soutenu que les terres, sur la ligne localisée de Selkirk à Livingston, sont très trempées et parsemées de grands marécages et que les poteaux du télégraphe enfoncent profondément dans le sol. Il est indéniable que tant que les terres qui bordent les lacs Manitoba et Winipegosis ne seront pas asséchées, une grande partie du sol ne sera pas propre à l'établissement, bien qu'il puisse produire de bons pâturages. Nous avons à déduire des terres présentement disponibles une partie considérable du bon sol, ainsi que toute l'étendue des lacs et des rivières ; et tenant compte de ces faits ainsi que de la description du sol, nous devons nécessairement—avec tout le désir possible d'en arriver à une conclusion favorable—en conclure que pas plus que la moitié de ces terres sont propres à l'établissement, si même il y en a la moitié.

M'étant ainsi convaincu—et je n'ai pas besoin de nouveaux renseignements pour me former cette conviction—qu'il est impossible au gouvernement de construire le chemin avec le produit des terres du Nord-Ouest, j'ai maintenant à examiner ce qu'il y aurait de mieux à faire. J'ai toujours pensé que, quelque soit le revenu réalisé par les terres, il sera absorbé par l'établissement et les frais du gouvernement, et que l'argent nécessaire à la construction du chemin de fer devra être fourni par le peuple ; que, par conséquent, les dépenses extravagantes nous entraîneront dans des dettes d'où nous ne pourrions sortir. A l'heure présente les Etats-Unis, nonobstant leur lourde dette, sont dans une meilleure situation que nous.

M. PLUMB : Ecoutez ! écoutez !

M. MACKENZIE : Je suis heureux

de voir que l'honorable député de Niagara (monsieur Plumb) s'accorde avec moi sur ce point. En 1865, le chiffre réel de leur dette, moins l'encaisse du trésor, était de 27,056 millions de piastres. Cette année-là leur dette représentait une moyenne de \$78.75 par tête, tandis que l'intérêt sur cette dette était de \$4.29 par tête. En 1879, la dette elle-même fut réduite, moins l'encaisse du trésor, à \$2,000,000,000, tandis que par l'augmentation de la population et la diminution de la dette la moyenne par tête n'était que \$40.42 et l'intérêt \$1.69.

Quant à nous, nous avons à payer tous les ans \$1.75 par tête pour l'intérêt sur notre dette, et il est évident que quand nous payons un cinquième de la valeur entière des marchandises que nous consommons en taxes, nous ne sommes pas en mesure de supporter de nouvelles taxes, et nous ne pourrions pas échapper à de nouvelles taxes, si l'entreprise du chemin de fer devait être continuée à l'allure proposée par le gouvernement. L'honorable ministre des finances a avancé qu'il pouvait passer l'année en employant les balances qu'il a en caisse jusqu'à la concurrence de six millions et en faisant l'émission d'une certaine quantité de papier-monnaie. Je n'ai pas la moindre confiance que l'honorable monsieur puisse mettre à flot une somme aussi considérable que celle que représentent huit millions, je ne pense pas qu'il puisse mettre à flot plus que ce qu'il y a actuellement en circulation, et, bien qu'il puisse avoir de l'aide des banques, il faut se rappeler que cette aide est obtenue aux dépens des affaires générales du pays.

J'approuve cordialement la proposition de l'honorable député du Nord-Ouest, parce qu'elle n'est pas contraire à la ligne de conduite que nous avons toujours suivie. Nous avons résolu, dès le début, de limiter la dépense aux moyens du pays, sans imposer de nouvelles taxes. J'ai démontré que nous avions dépensé près de neuf millions pour des travaux qui, en vertu des conditions de l'Union, auraient dû être exécutés avant aujourd'hui, et je n'hésite pas à demander à ceux qui sont intéressés à faire faire de nouvelles dépenses sur ce chemin de fer de suivre l'exemple d'Ontario et de Québec, d'attendre que les circonstances nous permettent de continuer l'entreprise.

Je suis d'avis que quand viendra le

M. MACKENZIE.

temps de commencer les travaux de la Colombie britannique, la première section à laquelle on devait consacrer des deniers publics est celle que le gouvernement a récemment donnée à l'entreprise, parce qu'elle unira les deux systèmes de navigation, intérieure et maritime. Sans doute, l'honorable ministre des chemins de fer répudie toute intention de se servir des nappes d'eau; mais après nous avoir blâmés d'avoir voulu les utiliser à l'Est, il les utilisera à l'Ouest.

Les honorables messieurs de la droite ont la bienveillance d'accuser l'opposition de manquer de patriotisme, de loyauté, de dévouement à l'empire. L'honorable ministre des chemins de fer et ses amis se sont surtout distingués sous ce rapport en nous accusant fréquemment, non-seulement d'être anti-patriotes à l'extrême, mais encore d'être déloyaux au trône. J'attache très peu d'importance à ces assertions qui sont autant de ruses de guerre dont ces messieurs sont coutumiers, mais je proteste contre des imputations de ce genre. Nous sommes aussi intéressés que ces messieurs à la prospérité du pays. Nos intérêts sont tous concentrés ici, et tout ce qui touche à la prospérité du pays touche à la nôtre propre. Durant tout le règne de l'ancienne administration, ces messieurs n'ont cessé de nous accuser de manquer de patriotisme; ils n'ont cessé de représenter la condition du pays sous les couleurs les plus sombres, et de dire que la population émigrerait par milliers.

Nous avons démontré que pendant notre administration cette émigration a été moindre que les années précédentes, et qu'après notre retraite l'exode aux Etats-Unis a augmenté de nouveau. Je ne suivrai point l'exemple de ces messieurs, et je ne dirai pas qu'ils sont la seule cause de cet état de choses; mais je dirai ceci: que leur politique fiscale, que les taxes qu'ils ont imposées et que les dépenses imprudentes qu'ils font, chassent en ce moment la population du pays dans une proportion beaucoup plus considérable qu'elle ne l'a jamais quitté...

SIR JOHN A. MACDONALD: Pour aller dans un pays où les taxes sont encore plus élevées.

M. MACKENZIE: Non, pas plus élevées, mais où la protection est plus grande. Je prétends que s'il est un pays où la protection puisse exister sans faire un mal infini au peuple, les Etats-Unis

sont ce pays. Je nie que la protection ait favorisé la prospérité des États-Unis ; ils ont prospéré en dépit de la protection, et non par elle.

Aujourd'hui nos taxes sont très lourdes. En proportion de nos moyens, notre dette est même plus forte que celle des États-Unis, et l'augmenter en ce moment serait, suivant moi, une calamité pour le pays.

L'honorable ministre des finances et son chef ont, en différentes occasions, essayé de dire que la prospérité augmente actuellement, quoiqu'ils sachent fort bien que l'exode n'a jamais été aussi nombreux, quoiqu'il sachent fort bien que le mécontentement est intense, surtout dans les provinces maritimes, contre la politique du gouvernement.

L'honorable monsieur semble croire qu'il n'y a pas d'autre alternative que d'adopter sa politique de chemin de fer ou briser l'union. Eh ! bien, si l'union devait être brisée, s'il y avait à choisir entre l'Est et l'Ouest, je choiserais la partie de la Confédération qui est la moins habitée—car les honorables messieurs de la droite ne peuvent fermer les yeux sur le fait que la population des provinces d'en bas se plaint ouvertement d'avoir été trompée en entrant dans la Confédération, qu'elle se plaint de ce que les conditions et les promesses de l'union n'ont pas été remplies.

Nous, les membres de l'opposition, nous avons pour programme de résister à l'augmentation des taxes, surtout en faveur d'entreprises, qui ne peuvent profiter qu'au petit nombre ; et comme il est impossible, dans la situation où se trouve le pays, d'adopter la politique du gouvernement sans augmenter les taxes, il est de notre devoir de voter pour que le gouvernement retarde l'exécution des parties les plus dispendieuses, les plus inutiles et celles qui rapporteraient le moins de profits au peuple. Je crois que dans cette affaire beaucoup dépend de l'expression de l'opinion publique ; et tout en nous réjouissant si le pays est en mesure d'exécuter dans toute son intégrité le soi-disant traité que les honorables messieurs de la droite ont fait, nous devons nous contenter de construire, dans la mesure de nos moyens, les parties du chemin de fer qui seraient les plus utiles au plus grand nombre.

Et quant au patriotisme de cette pro-

position, je maintiens que l'homme véritablement patriote est celui qui voit au delà du présent, qui ne confie à personne le pouvoir absolu d'imposer des taxes pour exécuter des travaux qui ne sont d'aucun avantage immédiat pour la grande masse du peuple et contre lesquels proteste le sentiment général. Quoi ! il est intolérable de penser qu'une population de près de 4,000,000 d'âmes habitant le côté oriental des Montagnes Rocheuses soit soumise à des impôts aussi énormes que ceux qui l'écrasent aujourd'hui, uniquement pour donner un semblant d'exécution à un traité qui, dans sa stricte interprétation, ne peut pas être rempli.

L'ancienne administration était liée, au même degré que ces messieurs, et pas plus par une résolution du parlement adoptée après que les conditions de l'union eurent été arrêtées, et lorsqu'on veut nous accuser de manquer de patriotisme ou de loyauté, je répondrai comme Burke répondait dans la Chambre des Communes d'Angleterre à une accusation du même genre. Accusé de déloyauté parce qu'il s'opposait à certaines mesures du ministère, Burke répondit : " J'ai, à l'égard de la Reine, autant de loyauté que qui que ce soit, mais je ne me crois pas obligé et je ne me sens pas disposé à étendre cette loyauté au domestique de Sa Majesté, à sa femme de chambre, à son bœuf, ni à son âne."

SIR JOHN A. MACDONALD : Nous avons déjà entendu cela.

M. MACKENZIE : Je crois, en effet avoir eu déjà l'occasion de le dire, et devant un auditoire à peu près le même que celui qui m'écoute en ce moment ; l'honorable monsieur en faisait partie, mais je ne puis lui répéter cette réponse trop souvent. L'honorable monsieur et son parti croient avoir un droit divin de gouverner le pays, et non-seulement cela, mais encore de dire ceux qui sont patriotes et ceux qui ne le sont pas. Comme nous pensons que tout citoyen n'a pas seulement le droit d'exprimer librement son opinion sur des matières de cette nature, mais qu'il manquerait même à son devoir en ne s'en autorisant pas, il vaudrait beaucoup mieux discuter cette question sur ses mérites politiques et autres, plutôt que d'accuser les gens d'être guidés par des motifs qu'ils sont constamment obligés de répudier.

J'ai essayé de relever les côtés les plus saillants du discours de l'honorable minis-

tre des chemins de fer qui a voulu rejeter sur l'ancienne administration la cause de toutes les erreurs et de tous les méfaits, afin de faire voir, par contraste, que le gouvernement actuel a mieux administré les affaires ; j'ai prouvé que sur les principaux points pour lesquels il réclame crédit, il n'en mérite aucun. La seule chose dont il mérite qu'on lui tienne compte, c'est d'avoir fait du chemin de fer un chemin qui ne pourra pas suffire au transport pesant, c'est d'avoir adopté un plan de la sagesse duquel je doute fort, bien qu'il offre un certain avantage, et d'après lequel 200 milles du chemin se trouveront dans la prairie.

Je remercie la Chambre de la patience avec laquelle elle m'a prêté son attention. Un de mes buts était de décrire la contrée du Nord-Ouest, y compris le désert, et de démontrer les ressources qu'elle possède pour soutenir une population nombreuse, ressources sur lesquelles nous devons nous guider. Si elle possède ces ressources, le chemin de fer sera plus tôt rémunérateur. Si la quantité des bonnes terres n'est pas comparativement très grande, alors je pense que les calculs de l'honorable ministre des chemins de fer seront déjoués, bien que l'émigration qui se dirigera vers ce pays sera doive être encore très considérable ; mais elle se fera graduellement. Il est possible d'espérer qu'elle soit aussi forte dans l'espace de temps prédit par les honorables messieurs de la droite. Quelles que soient les circonstances, il sera toujours difficile d'établir certaines parties de cette région.

J'espère que les honorables membres décideront de cette question sans passion, après qu'ils auront consulté des autorités sur les points soulevés. Nul doute que les honorables ministres comptent, comme d'habitude, sur leur majorité ; mais la majorité ne tient pas toujours dans les cas où une faute morale a été commise. Je suis convaincu que l'opinion publique est avec nous lorsque nous demandons de retarder l'exécution d'une entreprise qui va coûter si cher tout en ne donnant immédiatement que bien peu de bons résultats.

M. PLUMB : Depuis quatre ou cinq jours, la Chambre et le pays suivent, avec anxiété, l'importante discussion qui a lieu dans cette Chambre. L'avis de motion de l'honorable député de Durham-Ouest nous faisait espérer une revue

labilement faite de l'histoire financière et politique du pays, et l'attente du public a été, jusqu'à un certain point, justifiée grâce à la manière dont l'honorable monsieur a élaboré son sujet. Son discours et celui de l'honorable député de Lambton constituent le *pronunciamento* du fragment de parti qu'ils représentent et dirigent. Comme figure politique, l'honorable député de Durham-Ouest peut certainement être classé parmi les astres erratiques. Il est d'abord entré dans l'administration de l'honorable député de Lambton et a été, pendant quelque temps, ministre sans portefeuille. Puis il a quitté l'administration et y est rentré pour y rester jusqu'à sa chute.

M. BLAKE : Non.

M. PLUMB : Il est, du moins, resté membre de l'ancienne administration jusqu'à la fin de la session dernière—agissant toujours comme protecteur erratique sur lequel on ne pouvait trop compter, d'abord sans portefeuille, prenant ensuite un siège en arrière, succédant à M. Fournier comme ministre de la justice, puis abandonnant le portefeuille de ministre de la justice à un autre de ses collègues, M. Laflamme, pour prendre le portefeuille laissé libre par M. Cauchon. L'honorable monsieur a fait un si grand nombre d'entrées et de sorties qu'il est difficile de suivre ses mouvements. Son dernier discours en public est celui qu'il a prononcé à Teeswater, dans le comté de Bruce-Sud qu'il représentait alors ; le pays s'attendait à ce qu'il défendrait l'administration dont il faisait partie. Mais ses amis furent grandement désappointés. A peine fit-il allusion aux résultats de la campagne en ce qui concernait les actes du gouvernement et cette réticence fut prise pour une condamnation.

Toutefois, il traita au long les affaires de son département de la justice, se vantant d'avoir accompli aisément ce que son prédécesseur (sir John A. Macdonald) avait négligé ; mais comme MM. Dorion et Fournier étaient réellement ses prédécesseurs et avaient été récompensés de leurs services par des places de juges où ils sont à l'abri des exigences des électeurs, je crois plutôt que ce sont eux qui avaient laissé s'accumuler le nombre toujours croissant des affaires que l'honorable monsieur a si promptement réglées.

Cela n'empêcha pas qu'à la session suivante, l'honorable monsieur appuya une

loi pourvoyant à la subdivision de ce ministère et à la nomination d'un procureur-général, avec un traitement de \$7,000 par année, nomination qu'il motivait par le fait que le travail était trop fort pour un seul ministre. A Teeswater, on observa que l'honorable monsieur défendait ses collègues d'une manière bien peu chaleureuse.

Il était bien capable, sans doute de trouver des arguments bons ou mauvais en faveur du gouvernement dont il avait été membre ; mais il ne s'en donna pas la peine et le public le tint responsable de tous les actes du gouvernement dont il faisait partie. Il nous a appris, aujourd'hui seulement, à quelles conditions il avait accepté un portefeuille dans l'administration dont l'honorable monsieur Mackenzie était le chef.

La carrière politique de l'honorable monsieur est caractérisé surtout par son inconstance et son manque de logique. Un jour, "il voudrait bien, mais il n'ose pas" et il refuse un portefeuille ; un autre jour, il accepte un portefeuille en rapport avec sa profession ; un autre jour encore, il quitte ce ministère pour un autre qui est presque une sinécure rendue vacante par la promotion d'un collègue dont la présence lui rappelle des souvenirs désagréables et sa propre place est remplie en vertu d'un arrangement auquel il aurait dû s'opposer avec indignation.

L'honorable monsieur nous dit qu'il s'est retiré ; mais il emportait avec lui des responsabilités dont il ne peut se dégager ; il demeure complice de tous les actes dont il a eu connaissance pendant qu'il était en charge. On fit ensuite courir le bruit que l'honorable monsieur voulait se retirer de la vie politique. Il devait, en effet, connaître bien mieux que nous les fautes pour lesquelles il aurait eu à répondre s'il fût demeuré en charge. Les électeurs de Bruce-Sud lui envoyèrent des délégations lui demandant, d'une manière pressante, de se laisser nommer de nouveau ; et enfin, quand ils lui apportent une réquisition couverte d'un nombre formidable de signatures, il consent après avoir déclaré qu'ils ne consentiraient jamais ; toutefois, il laisse prudemment ses électeurs faire la lutte, ne s'occupe point de la campagne électorale et reste absent du pays jusqu'à la fin des élections et la consommation de sa défaite. Il revient et, de mois en mois,

fait de la coquetterie avec ceux de ses partisans—car ils n'y étaient pas tous, certainement—qui voulaient le voir dans la présent parlement dont une session avait été signalée par son absence.

L'automne dernier, en apprenant la retraite de M. Burke et la nouvelle que l'honorable monsieur allait accepté la nomination pour Durham-Ouest, nous étions fort anxieux de savoir quelle attitude il allait prendre sur les hustings. Nous nous attendions à de nouvelles théories aussi creuses que celles d'Aurora et peut-être plus extraordinaires et plus dangereuses, car l'honorable monsieur se fait quelquefois l'avocat de changements radicaux dans notre système politique, de changements qui impliquent un progrès presque révolutionnaire et que des niveleurs moins ardents mais plus sincères dans leur patriotisme, regarderaient comme dangereux. A d'autres moments, comme nous venons de l'entendre, il nous demande de faire une halte subite dans notre carrière, de retraiter en toute hâte et de nous réfugier derrière les mines de la forteresse démantelée en 1871, retraite qui impliquerait l'abandon de tous les grands avantages que nous avons gagnés depuis cette époque. Toutefois, lorsque l'honorable monsieur fit connaître son programme à Durham-Ouest, nous fûmes surpris de voir qu'une grande partie de son discours, relative à la politique nationale, n'était qu'un recueil de vieilles citations du *Globe* et que toute son argumentation était empruntée à des articles usés de ce journal. Il entra au parlement et, avec une orgueilleuse humilité, prit un siège en arrière. Mais bientôt il fit voir que cette position ne lui plaisait pas. Aujourd'hui, ses déclarations doivent être considérées comme celle du parti et il est vraiment pénible de voir comment son ancien collègue, et je pourrais presque dire son ancien chef, l'honorable député de Lambton (M. Mackenzie), adopte ses arguments et va même plus loin que lui dans ses efforts pour démontrer que le pays ne peut pas construire le chemin de fer du Pacifique, car telle est la proposition qui forme la base du discours de l'honorable monsieur. J'ai suivi une grande partie de son discours (M. Mackenzie) avec une vive surprise et avec un profond regret et je suis sûr que cette impression a été partagée par les honorables députés qui en ont remarqué

le ton et l'esprit. Jamais discours prononcés dans cette Chambre, n'ont été plus propres à décourager le pays que ceux de ces honorables messieurs. Le discours de l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake), principalement, n'a été, d'un bout à l'autre, qu'une oraison funèbre, une voix de la tombe, une lamentation, une Jérémiasse, imitée de celles d'un célèbre prophète sur Israël qui a perdu pouvoir et prestige. Il nous a avertis que nous allions trop vite, que nous n'avions aucune raison de nous glorifier d'un progrès malsain ; que cette région n'offre aucun avantage aux émigrants ; que les races teutoniques sont attirées aux États-Unis par leurs sympathies politiques et leurs sentiments démocratiques ; que l'émigration celle s'est toujours dirigée vers la grande république qui a répondu aux appels de l'Irlande opprimée ; que l'émigration serait arrêtée par la nouvelle administration de ce qu'on appelle "l'Empire uni," et nous avons tous remarqué l'emphase sarcastique, moqueuse avec laquelle il a prononcé ces derniers mots et il a exprimé l'espoir que ce changement amènerait le succès des "Home Rulers" et qu'enfin on rendrait à la nation irlandaise la justice qu'on lui a si longtemps niée et refusée. Il a dit que personne ne viendrait occuper nos terres vacantes, si ce n'est quelques fermiers anglais qui seraient attirés par la similitude des institutions du Canada avec celles de l'Angleterre, que notre seul espoir était de changer complètement notre politique ; qu'autrement, le pays ne saurait faire face à ses engagements financiers ni supporter les charges qu'il ne pourrait renier. Mais l'honorable député de Durham-Ouest s'est bien gardé de formuler ces avertissements pendant les cinq années qu'a duré l'administration, alors qu'il approuvait le gaspillage désastreux des deniers publics, l'augmentation audacieuse des dépenses dans les départements et la politique de chemins de fer si extravagante d'un gouvernement réformiste qui n'aurait dû réformer que sa mauvaise administration.

En face de la dépression commerciale dont le pays a souffert pendant cette triste période, alors que ses collègues étaient lancés dans les entreprises extravagantes qu'il condamne aujourd'hui, entreprises qu'il a laissé au gouvernement actuel l'obligation de continuer, alors que ces messieurs construisaient des chemins

de fer, ouvraient un nouveau territoire et augmentaient de toute manière la dette publique, accumulaient des déficits auxquels ni lui ni ses coupables collègues n'ont pourvu, l'honorable monsieur ne disait pas un mot pour blâmer ce qu'il condamne si violemment aujourd'hui.

Il n'avait aucunement l'attitude qu'il a prise aujourd'hui, bien qu'il eût alors beaucoup plus raison de la prendre. Il laissait ses amis vider le trésor ; il voyait la Chambre remplie d'entrepreneurs et, cependant, il n'a jamais dit un mot pour condamner le système inique grâce auquel l'ancienne administration a fait la honte du pays.

Il était partie consentante à tout ce qui s'accomplissait sous ses yeux et il sied bien mal à ses partisans et à lui-même de signaler bien haut un scandale avorté quand ils ont à leur compte des scandales dix fois plus considérables. Dans son attaque contre une des provinces unies, il a dit que c'était folie de jeter notre or dans les passes de la Colombie britannique ; il nous a accusés de gaspiller les deniers publics à construire une voie ferrée le long de la rivière Fraser, entreprise que nous nous croyons, en honneur et bonne foi, obligé d'exécuter.

Ce débat m'a appris que les honorables messieurs de la gauche n'avaient jamais eu l'intention de construire un seul mille de chemin de fer à la Colombie britannique. Je supposais qu'après avoir accepté la décision arbitrale de lord Carnarvon, après avoir présenté un bill autorisant la construction du chemin de fer de Nanaimo à Esquimalt, et surtout, en dernier lieu, après avoir fait transporter, sur un point convenable de la terre ferme, les lisses nécessaires à la construction de cette ligne et avoir signalé ce fait comme un indice de leur bonne foi, ils se seraient crus obligés, en honneur, de mettre à exécution l'engagement qu'ils avaient pris.

Cet engagement a été mainte fois ratifié par la Chambre. Or, quand les conditions Carnarvon furent acceptées, les honorables messieurs avaient si peu l'intention de s'y conformer qu'ils omirent le proviso relatif à l'augmentation des taxes, proviso qui faisait partie de toutes les lois précédentes et ils prétendirent que la résolution qui pourvoyait à cela avait été oubliée par l'honorable député de Durham-Ouest, et que, plusieurs jours après la clôture du débat

et l'acceptation des conditions Carnarvuo elle fut, à sa demande, proposée par l'honorable député de Middlesex-Ouest, qui l'accompagna d'un discours dans lequel il prétendait que l'émigration au Nord-Ouest devait précéder la construction du chemin de fer.

Je n'entreprendrai pas de suivre l'honorable député de Durham-Ouest dans son discours qui a duré cinq ou six heures. Mais dans l'étalage de chiffres qu'il a déployé à l'appui de ses arguments, je crois avoir reconnu l'œuvre d'un homme exercé ayant l'habitude de faire dire aux chiffres le pour et le contre.

L'honorable député de Durham-Ouest s'est servi, de ses chiffres comme un avocat se sert, en plaidant, d'un bref qu'il n'a pas eu le temps d'étudier. Il est évident qu'il n'a point l'habitude de faire des relevés statistiques dans les comptes publics, et il s'est perdu dans les conclusions qu'il en a tirées.

L'état de choses que mon honorable ami a signalé, ne prouve aucunement ce qu'il voulait démontrer. Il est inutile de dire que l'état actuel du pays ne nous permet pas d'espérer des progrès et des améliorations.

S'il n'y a pas eu de progrès satisfaisants depuis 1873, nous savons à qui la faute. Elle ne retombe pas sur les honorables messieurs de la droite qui ont honnêtement travaillé à la prospérité publique mais elle retombe sur ceux qui, du moment où ils arrivèrent au pouvoir, en 1873, ont agi comme ils agissent encore dans l'opposition, s'efforçant d'alarmer les capitalistes pour les empêcher de placer leurs fonds dans des entreprises qui assureraient la prospérité du pays.

Mon honorable ami s'est plaint, il y a quelque temps, de ce que nous l'accusions de manquer de patriotisme. Cette accusation s'applique généralement à toute la gauche, mais je crois que le plus grand coupable est l'honorable député de Durham-Ouest, parce qu'il pêche sciemment, comme le prouvent ses discours qui retentissent encore à nos oreilles.

Il était vraiment pénible d'entendre ce que l'honorable monsieur a dit des affaires du pays et ce tableau devrait nous affliger profondément si nous ne savions qu'il n'existe que dans son imagination exaltée.

Il y a plus de deux ans, l'ex ministre des finances nous prédisait que la crise commerciale arrivait à son terme. Quand

il était disposé, cet honorable monsieur pouvait parler aussi bien qu'un autre de la brillante perspective ouverte au pays. Mais alors, il voulait seulement déguiser son embarras ; il ne savait aucunement que le temps était arrivé où la dépression allait cesser. Il ne cessait de mentionner les Etats-Unis en nous conseillant d'éviter leur exemple.

Il nous disait que ce pays pour avoir adopté la protection était arrivé à une ruine dont il ne se relèverait jamais. Mais aujourd'hui, le ton des honorables membres de la gauche est bien changé. On ne peut demander de la logique à ses partisans quand même, et je n'ai pas été surpris d'entendre l'honorable député de Durham-Ouest louer les Etats-Unis et nous les donner comme un exemple de prospérité de laquelle nous ne saurions approcher et que nous pouvons encore moins atteindre.

Mais quand j'ai pris la liberté, bien permise, selon moi, de lui demander si le pays qu'il louangeait si haut n'était pas un pays ayant un tarif protecteur fort élevé, l'honorable monsieur, au lieu de me répondre franchement, à mis la main sur son cœur se plaignant d'être trop faible pour supporter une interruption et me priant de ne plus l'interpeller jusqu'à la fin de son discours. J'ai toujours essayé de traiter cet honorable monsieur avec toute la courtoisie que mérite un gentilhomme.

Je n'insistai donc pas à lui demander une réponse ; mais je crois que cette interpellation a eu son effet et formera, dans les rapports officiels du discours de l'honorable monsieur, une petite parenthèse qui servira un peu d'antidote à un grand mal.

Mon honorable ami a dit que la population des Etats-Unis augmentait rapidement. Il ne doit pas oublier que le tarif protecteur a été inauguré dans ce pays en 1861 par l'adoption du tarif Morrill et que l'augmentation considérable de la population et de la renaissance rapide de la prospérité, après la guerre civile, datent de cette époque. Mais l'honorable monsieur n'a pas dit, même à moitié, la vérité en parlant des ventes de terres qui ont eu lieu dans les Etats de l'Ouest et en basant sur ces chiffres un argument contre les calculs du premier ministre. Il n'a mentionné que les ventes de terres faites par le gouvernement et je suis presque sûr, sans avoir fait le calcul, que ces

ventes ne représentent pas un dixième des ventes totales.

Dans cette région, les grandes ventes de terres ont été faites par les corporations de chemins de fer qui ont des octrois énormes de terres publiques, précisément d'après le système que nous voulons adopter ici, celui de construire des voies ferrées avant la colonisation et de payer les frais de construction au moyen de la vente de ces terres.

Dans les Etats de l'Ouest, la construction des chemins de fer a précédé l'immigration dont l'honorable monsieur parle avec tant d'emphase et ces chemins de fer sont devenus de puissants agents de colonisation. Le Kansas dont l'honorable monsieur a spécialement parlé, ne serait rien sans les grandes voies ferrées qui le traversent. C'est grâce à une combinaison d'octrois de chartes de chemins de fer et de concessions de terres que les Etats de l'Ouest se sont faits et que leur population a si rapidement augmenté.

Le nord du Missouri et de l'Illinois se sont peuplés en grande partie par ce moyen et l'Illinois est un des premiers Etats qui ait ressenti l'influence de ce système. Le chemin de fer central de l'Illinois a beaucoup contribué à peupler cet Etat et à lui donner richesse et puissance. Nous avons lu cette page de l'histoire de l'Union américaine que mon honorable ami trouve si prospère et d'après ses recommandations, nous essaierons peut-être d'utiliser les enseignements qu'elle contient.

Pourquoi le système qui a réussi dans ces Etats ne réussirait-il point ici ? Que possèdent-ils qui ne se trouve pas chez nous ? Quels avantages trouve-t-on dans les Etats de l'Ouest et qui n'existent pas dans notre territoire du Nord-Ouest ?

Toute l'argumentation des honorables messieurs de la gauche se réduit à dire que notre pays n'offre pas aux immigrants qu'ils trouvent dans les Etats qui bordent le Manitoba et ceux qui sont plus au sud, y compris le Texas ; que la difficulté de transporter les provisions, l'absence de marchés, l'isolement et plusieurs autres objections bien connues font que les émigrants ne prendront pas de terres chez nous, que le climat est rude et, en dernier lieu, ce qui est plus grave, que le système adopté par le gouvernement est de nature à éloigner les immigrants et à mettre les terres en possession

des spéculateurs. Les honorables messieurs de la gauche prétendent que l'histoire des Etats de l'Ouest justifie leurs prévisions. Je crois qu'ils se trompent grandement. Nous savons que la grande voie ferrée qui s'étend de l'Etat du Missouri à l'Océan Pacifique, a été construite à l'entreprise particulière. Or, malgré les sommes énormes qu'il a coûté, jamais les bons du chemin de fer central de la Californie n'ont été au-dessous du pair, même aux époques de la plus grande dépression commerciale. On nous dit de nous arrêter après avoir dépensé des millions, après nous être engagés et avoir engagé tout le pays dans cette grande entreprise, bien que nous sachions que l'opinion publique est pour nous et que le pays repose toute sa confiance dans nos chefs, sachant qu'ils pousseront convenablement l'entreprise, sachant que nous pouvons l'exécuter sans augmenter nos charges. Mon honorable ami de Durham-Ouest présente son évaluation à la Chambre ; cet exposé contient un étalage de chiffres désolants, sinon bien exacts, et il nous demande d'abandonner une entreprise que l'administration dont il faisait partie était, comme l'administration présente, obligée de mener à bonne fin. On ne saurait faire rien de plus préjudiciable au pays que d'accepter cette proposition.

Je prétends que si sa proposition était acceptée nos bons baisseraient immédiatement sur le marché anglais et que cette baisse continuerait toujours. Adopter cette proposition serait faire une confession de jugement dont nous sentirions bientôt les effets. L'honorable monsieur se joue des intérêts les plus chers du pays en nous proposant de renier les engagements que nous avons pris relativement à cette grande entreprise. Je n'ai jamais demandé qu'on en presse l'exécution de manière à surcharger les contribuables du pays. Mais le premier acte de l'honorable monsieur et de ses amis, lorsqu'ils arrivèrent au pouvoir, fut d'augmenter les taxes d'une somme que leur ministre des finances a déclaré lui-même être de \$3,000,000. En vain ils prétendraient qu'ils avaient à faire face à d'autres obligations que celles que nous impose la construction du chemin de fer du Pacifique. On peut démontrer que les sommes empruntées en 1874 ont été dépensées dans les projets sans résultats de

l'ancien gouvernement pour construire cette ligne, contrairement aux promesses solennelles qu'il avait faites au parlement. J'ai été surpris que l'honorable député de Durham-Ouest ait maladroitement répété l'accusation, tant de fois répétée et jamais prouvée, que le fait de porter les dépenses à dix millions en 1874, tandis qu'elles étaient bien moindres en 1867, constituait un acte repréhensible. J'ai pris la peine d'examiner chaque item de l'augmentation des dépenses; je les ai produits ici et j'ai défié nos amis de la gauche de me montrer un seul item de l'augmentation des dépenses qui ne fût pas justifiable. Je signalai le fait qu'à l'époque où ces items furent adoptés, aucun des membres de la gauche n'y fit objection. J'affirmai, sans être contredit, que près d'un million des dépenses imputables à l'exercice de 1875 avait été frauduleusement porté au compte de 1874. L'honorable monsieur a établi une comparaison entre les dépenses de 1871 et celles de 1874.

M. BLAKE : Je n'ai point établi pareille comparaison.

M. PLUMB : Je prie mon honorable ami de ne pas m'interrompre; j'ai droit aux mêmes privilèges que lui. Je dis frauduleusement, dans un sens politique, et j'ajoute que l'on peut aisément démontrer à l'honorable monsieur que le développement du pays, les obligations qu'il a dû s'imposer, pour ne rien dire de l'amélioration de son système administratif, rendent absolument impossible l'idée de revenir au budget de 1871.

En outre, je défie mon honorable ami d'examiner, item par item, l'augmentation des dépenses qu'il condamne si énergiquement, et de faire voir, jusqu'à 1872, un seul item qui ne soit pas acceptable. Je conviens qu'au printemps de 1873, l'honorable député d'Huron-Centre (sir Richard J. Cartwright) fit une critique boiteuse du budget de mon honorable ami, le ministre actuel des finances.

Antérieurement, il avait borné sa critique à quelques observations bien faibles sur le budget de la milice. On se rappelle qu'en 1872, le *Globe* avait décerné à cet éminent financier le titre de "barbouilleur de chiffres" et s'était violemment opposé à son élection; mais mon honorable ami de Durham l'accepta comme collègue, en 1873 alors que le député d'Huron-Centre avait le portefeuille des

finances, et de fait, en gardant son portefeuille, il s'est rendu responsable de tous les actes qu'il a sanctionnés.

De 1867 à 1874, toutes les dépenses sont rendues nécessaires par des circonstances et des obligations résultant de l'union des provinces et de l'expansion de notre territoire et je défie l'honorable monsieur de me montrer un seul item qui n'ait pas été accepté par l'administration qui succéda au cabinet renversé en 1873. Rien n'embarrassait les nouveaux ministres lorsqu'ils arrivèrent au pouvoir et je me demande pourquoi n'ont-ils pas mis à effet leurs solennelles promesses de réduction et d'économie? Admettons un moment qu'ils fussent liés par des engagements avec la Colombie briannique, au sujet du chemin de fer du Pacifique, bien que mon honorable ami prétende qu'ils n'étaient pas engagés. Mais pourquoi leur gouvernement continua-t-il une entreprise dans laquelle les députés de la gauche prétendent que nous avons échoué? Pourquoi, d'année en année, ont-ils multiplié leurs obligations? Pourquoi, dès le début, ont-ils gaspillé des sommes immenses pour la construction de lignes télégraphiques inutiles, longtemps avant que les lignes de chemins de fer dont elles devaient être un annexe fussent mêmes explorées et tracées. Je défie mon honorable ami de Durham-Ouest de répondre à ces questions d'une manière satisfaisante. Je voudrais bien que mon honorable ami me dise si lui-même et ses collègues ont jamais réduit, sans nuire au pays, un seul item des dépenses qu'ils déclarent téméraires, extravagantes et œuvres de corruption.

En arrivant au pouvoir, ces honorables messieurs trouvèrent le coffre public rempli. Il y avait eu, chaque année, un surplus considérable, malgré une remise considérable de droits, l'administration qui occupa le pouvoir de 1867 à 1873 ayant aboli les droits sur le thé et le café.

Durant cette période, plus de \$10,000,000 des surplus avaient été dépensées pour des travaux publics, dépenses proprement imputables au compte du capital; et il n'y avait point de déficit lorsque ces messieurs prirent les clefs du coffre public; il n'y avait point encore eu de déficit en 1873 ni l'année suivante.

A la réunion du parlement, au printemps de 1873, mon honorable ami (sir

Samuel L. Tilley) alors, comme aujourd'hui, ministre des finances, déclara que les engagements conclus et ceux que l'on devrait prendre nécessiteraient probablement une augmentation des droits. Il dit encore que le revenu de l'année suivante serait suffisant à toutes fins et laisserait un léger surplus, mais qu'à la session suivante, il serait probablement obligé de modifier le tarif et que, dans ces modifications, il ne perdrait pas de vue la protection de nos industries nationales et, à cet égard, favoriserait les intérêts du pays autant que possible.

Il fut, comme on le sait, remplacé par l'ex-ministre des finances (sir Richard J. Cartwright), qui, la chose est également connue, commença par dénoncer ses prédécesseurs dans les termes les plus violents, en exagérant et dénaturant la nature des obligations qu'ils avaient imposées au pays.

Il affirma carrément que le chemin de fer du Pacifique qu'ils avaient entrepris, coûterait au pays plus de \$150,000,000; qu'ils avaient laissé, sansy pourvoir, \$131,000,000 d'obligations; que cela nous créerait une dette plus considérable que celle de l'Angleterre, en proportion de nos ressources et de notre population; qu'enfin ils avaient laissé, à lui, (pauvre homme!) le soin de trouver ces \$131,000,000, mais qu'il se sentait à la hauteur de la tâche.

Il nous fit le tableau le plus sombre possible et déclara que le pays était ruiné par l'extravagance des ministres qui venaient de sortir de charge. Or, le même honorable monsieur a augmenté ou permis qu'on augmentât les dépenses sous toutes les formes. Il accumula déficit sur déficit, sans pourvoir à aucun, si ce n'est par sa mémorable recommandation de ne point porter au compte des dépenses annuelles les contributions annuelles au fonds d'amortissement, et, après son départ, mon honorable ami, le ministre actuel des finances, dut pourvoir à ces déficits.

Dans le cours de sa longue harangue, mon honorable ami de Durham-Ouest n'a suggéré aucun moyen de soulager le pays des fardeaux que lui a imposés l'honorable monsieur de concert avec lequel il a agi pendant cinq ans. L'honorable monsieur a une façon particulière de plaider. Il base sur plaidoyer sur son bref et plaide avec habileté, énergie et éloquence: mais il ne se sert pas du bref.

M. PLUMB.

Les personnes qui ont entendu toute la harangue de l'honorable monsieur ont compris qu'il présentait tous ses arguments à son point de vue personnel, non point en homme d'Etat sur lequel la jeunesse du Canada fonda un jour, de grandes espérances, mais comme s'il eût plaidé une cause ordinaire, en avocat bien exercé, surtout à fendre des cheveux en quatre. Le discours de l'honorable monsieur nous explique pourquoi il reparait, en chair et en os, parmi les hommes et veut encore prendre part aux affaires dont il affectait de s'être retirée pour toujours. Il y a moins d'un an, l'honorable monsieur se donnait pour un revenant, visitant de nouveau la terre, mais ne prenant plus aucun intérêt aux choses terrestres. Mais bientôt, fatigué de jouer le rôle d'un esprit errant, éloigné des affaires et des améliorations qu'il avait chéries, il reparait, comme Banco, avec vingt discours empoisonnés pour détrôner son ancien chef et se prendre sa place.

L'honorable monsieur est trop irritable, trop impérieux et trop arbitraire; son organisation est trop nerveuse pour supporter les tracasseries d'un chef de parti, surtout d'un parti qui n'a plus d'espérance, qui est désorganisé et démoralisé comme celui qui nous combat et où l'union ne règne plus.

L'honorable monsieur n'a pu s'empêcher de diriger une maligne attaque contre certaines provinces en denonçant la manière dont elles sont entrées dans la Confédération. Selon lui, chacune d'elles a manqué de vertu, ce qui reviendrait à dire qu'elles sont coupables d'une honteuse prostitution. La Nouvelle-Ecosse a été secrètement achetée puis forcée d'accepter, moitié contre son gré. Le Nouveau-Brunswick s'est vendu et a empoché le prix de son déshonneur. L'Île du Prince-Edouard a cédé au tentateur et a succombé. Même la faible province de Manitoba a fait un semblant de résistance qui n'était que coquetterie et est bientôt devenue une victime complaisante, sinon tout à fait soumise.

Mais le comble de la honte a été le marché conclu avec la Colombie britannique, "le 1er jour d'avril, un bon jour pour pareil acte," nous dit l'honorable monsieur. Devons-nous comprendre que l'honorable monsieur considère que ces marchés, si l'on peut appeler ainsi des conventions, sont tels que nous devons les répudier, ou

qu'il se soumettra à un mal, pourvu qu'on le laisse régler les destinées d'une union qu'il condamne si violemment? Revenir à 1871 serait abandonner la Colombie britannique et l'Île du Prince-Edouard et défranchiser Manitoba et le Nord-Ouest. Ses efforts calculés pour semer la discorde entre elles sembleraient l'indiquer; mais il est impossible de mesurer la profondeur et la hauteur des arguments de l'honorable monsieur. Comme il l'a dit à Aurora, il est toujours à faire des discours à sensation, il est toujours mal à l'aise et soupire après un royaume de chimères dont tout homme autre qu'un-songe creux politique, connaît le vide et l'impossibilité. Ses sombres élucubrations ont trouvé un certain écho lorsque notre pays était accablé par les désastres que nous avons traversés il y a trois ou quatre ans, alors que les plus braves retenaient leur respiration au fort de la tourmente financière, mais, aujourd'hui, l'honorable monsieur a l'air d'un homme né dans un autre siècle. L'espérance et, avec elle, l'esprit d'entreprise viennent de renaître et les instincts d'une nation jeune et pleine d'énergie ne s'accordent aucunement avec les doctrines que l'on prêche dans l'empire des ombres.

L'honorable député de Lambton (M. Mackenzie), vient de nous dire qu'en arrivant au pouvoir, il constata que les négociations de sir Hugh Allan et de ses codirecteurs en vue d'obtenir les moyens de construire le chemin de fer du Pacifique aux termes d'une charte dont ils étaient porteurs, avaient complètement échoué, mais que son cabinet reconnaissait qu'ils étaient les représentants de l'administration antérieure et du peuple, en ce qui regardait les conventions relatives à la construction de la ligne.

Or, songez-vous que ce gouvernement qui n'était entravé par aucune loi relativement à la construction de la ligne, se décida à entreprendre cette construction lui-même. Mon honorable ami ne cesse de répéter, ici et ailleurs, que les résolutions qu'il proposa, en 1874, relativement au chemin de fer du Pacifique, furent adoptées sans aucune modification ou, comme il l'a dit en une certaine occasion, sans qu'on y changeât un point sur un "i" ou une barre à un "t". L'honorable monsieur était alors soutenu par une majorité énorme qui ne raisonnait point, souffrait tout et se bornait à un rôle de machine. Ces résolutions

de l'honorable monsieur furent adoptées à une heure avancée.

A trois heures du matin, le débat fut brusquement étouffé, et il y a actuellement dans cette Chambre des représentants qui savent parfaitement que si l'honorable monsieur dit qu'il n'y fut point fait d'amendement, c'est que sa mémoire le trompe ou qu'il dit volontairement qu'il sait n'être point exact. Si l'honorable monsieur veut bien consulter les procès-verbaux de ce jour—je les ai ici—il y verra que trois amendements furent proposés, l'un par l'honorable député de Frontenac et deux par l'honorable député de Vancouver. Ils furent rejetés naturellement par la forte majorité qui soutenait l'honorable monsieur et se montrait toujours prête à subir ses ordres. Dans le cours de la session suivante, au commencement de 1875, l'honorable monsieur déposa sur le bureau de la Chambre deux contrats du chemin de fer du Pacifique: l'un pour la section No. 13, pour niveler et construire les ponts sur la ligne alors projetée entre le lot de ville de Fort William jusqu'à Shebandowan, à l'ouest, pour \$406,904, longueur de 45 milles; l'autre pour la section 14, de Selkirk, sur la rivière Rouge, jusqu'au lac Travers soixante-dix-sept milles, pour \$402,950.

Durant l'été de 1876, il adjugea le contrat No. 25 pour la section 25, de Sunshine Creek, où aboutissait la section No. 13, jusqu'à la rivière des Anglais, 80 milles, et pour le ballastage et la pose des lisses depuis Fort William jusqu'à la rivière des Anglais 112½ milles, à raison de \$1,037,061; et en janvier, 1877, pour la section No. 15, du lac Travers à Keewatin, 38¼ milles, y compris le ballastage et la pose de la voie des sections No. 14 et No. 15, pour \$1,594,486. En demandant à la Chambre de sanctionner les contrats pour les sections 13 et 14, il demanda aussi l'autorisation d'adjuger la section 15, du lac de la Travers à Keewatin et une discussion s'éleva entre l'honorable monsieur (M. Mackenzie) et l'honorable ministre actuel des chemins de fer (sir Charles Tupper) qui dit, entre autres choses:

"La déclaration faite par l'honorable premier ministre (M. Mackenzie) fournit un exemple des mieux applicables et des plus frappants de l'imprudence que l'on commet en adjudicant des contrats avant d'avoir fait faire des études qui mettent les entrepreneurs à même de juger de la quantité d'ouvrage qu'ils auront à exécuter."

Ce à quoi M. Mackenzie répondit :

“ Il a été fait une étude fort minutieuse de cette section. On ne saurait faire une étude plus soignée, un examen plus minutieux que les travaux de ce genre exécutés sur ces trente-sept milles. Jamais étude pareille n'a été faite sur l'Intercolonial.”

L'honorable monsieur (M. Mackenzie) fait aujourd'hui l'aveu fort maladroit qu'il a adjugé les contrats d'après les études faites par les ordres de ses prédécesseurs, mais il sait parfaitement que la ligne de Kaministiquia n'avait pas été choisie de préférence à celle de Nepigon, avant son arrivée au pouvoir et, par conséquent, il n'y a pas eu d'étude minutieuse faite avant l'époque où il adopta un tracé. Le lot de ville de Fort William n'était pas alors en question pour fixer le terminus. M. Fleming a déclaré, dans sa déposition devant un comité d'enquête sur l'adjudication des contrats, que quand la ligne de Fort William à Shebandowan a été adjugée, on ne savait pas où elle aboutissait et, de fait, elle n'aboutit aucunement à Shebandowan, et les dépositions données devant un comité dont l'honorable monsieur était membre, ont démontré qu'il était impossible de tracer une ligne praticable jusqu'à Shebandowan.

Si M. Fleming a été partie à l'adjudication des contrats, il n'agissait, après tout, que suivant les instructions de l'honorable monsieur ; et je dirai, à ce propos, que je n'ai jamais rien entendu, dans cette Chambre, de plus injuste et de moins généreux que l'attaque dirigée aujourd'hui par l'honorable monsieur, contre l'ingénieur en chef, dans le fol espoir de se mettre lui-même à l'abri. Cette attaque est une preuve palpable que les contrats ont été adjugés sans la moindre connaissance de la ligne ; qu'ils ont été adjugés sur des bordereaux indiquant les quantités spécifiques au hasard, sans aucune connaissance de la nature du terrain et qui ont été dressés ici, à Ottawa ; qu'aucune étude, pas même une étude préliminaire, n'avait été faite sur la section 14 ; que la section 13 a été adjugée alors que les ingénieurs ne savaient même pas quelle direction prendrait la ligne ; que l'étude élaborée et complète de la section 15 était simplement une ligne tirée à l'œil, avec l'aide de la boussole, par M. Carre qui déclare qu'aucun homme vivant—d'après les données ainsi fournies, les seules sur lesquelles les

quantités sont basées—ne pouvait donner une idée de ce que coûteraient les travaux.

M. Fleming dit que la section 13 n'a pas été complètement étudiée avant l'adjudication ; que “ les travaux d'exploration ont été faits à la hâte ” et qu'il représenta au ministre que les quantités indiquées n'étaient aucunement exactes relativement au coût final des travaux, mais n'étaient qu'un moyen de comparer les soumissions. Lorsque la section fut adjugée, “ nous ne savions pas, dit-il, où elle aboutirait ? Il nous informe en un mot que tous ces travaux préliminaires avaient été faits à la hâte, ici, à Ottawa, sur une esquisse grossière fournie par l'ingénieur en charge. Les hommes engagés par les entrepreneurs pour travailler sur la section 13, durent rester oisifs pendant le temps nécessaire aux ingénieurs pour tracer la ligne et les entrepreneurs ont été payés par le gouvernement pour le temps ainsi perdu. Sur la section 14, les ingénieurs arrivèrent, pour faire les études, en même temps que les entrepreneurs qui venaient pour commencer les travaux. Nous avons vu que, sur la section 15, les études se réduisirent à tracer une ligne d'essai et on a découvert que les études, sur la section 15, n'étaient pas mieux faites pour l'adjudication des contrats.

De tout cela il est résulté que, dans certains cas, les quantités ont été énormément exagérées et que dans d'autres, il y a eu des réductions qui prêtent à commentaires ; que, dans tous les cas, les quatre sections qui, d'après les déclarations solennelles de l'honorable monsieur, devaient coûter \$24-500 par mille, ou la moitié de ce qu'à coûté l'International, coûteront \$40,000 par mille, ce qui est une augmentation énorme ; que cette augmentation a eu lieu sous l'administration “ de l'honorable monsieur et qu'il en avait ou devait en avoir connaissance lorsqu'il a répété sa déclaration relativement au montant des frais de construction ; il devait savoir aussi que M. Fleming ne l'avait aucunement autorisé à faire cette déclaration en face de montants problématiques des contrats.

Les observations que je viens de faire s'appliquent directement aux sections 13, 14 et 15. Quant à la section 15, l'honorable monsieur a prétendu que des études élaborées et complète avaient été faites ;

mais l'honorable monsieur avait ou aurait dû avoir des preuves que ces études ont été faites, avant de faire à la Chambre les déclarations que nous avons entendues en 1875. Où sont les documents ? Nous avons vu que rien ne peut être plus fallacieux. L'honorable député de Lambton qui était alors ministre responsable, a pris des engagements importants qui obligent le pays à adopter les termini du Fort William et de Selkirk, termini dont l'un implique une spéculation flagrante et l'autre une erreur coûteuse, pour le moins qui a coûté au pays, d'après ce que nous dit M. Carre, ingénieur de division, une somme de \$360,000, uniquement parce que le tracé n'avait pas été fait et que les contrats ont été adjugés à la hâte, sur des quantités imaginaires.

Toute personne qui connaît l'honorable monsieur ne pourra supposer un seul instant qu'il ne le croyait pas entièrement responsable de ces adjudications et qu'il n'avait pas ou ne devait pas savoir parfaitement où en étaient les explorations sur une ligne qu'il avait fixée lui-même. L'honorable monsieur perd son temps à attaquer son ingénieur en chef pour des erreurs,—ou quelque faute plus grave, dont le pays a bien raison de le tenir seul responsable.

Sur la section No. 13, adjugée moyennant \$406,994, on n'a fait qu'une partie des travaux, mais les frais de construction de toute la ligne ont été de beaucoup augmentés. La section 14 fut adjugée pour \$402,950, et les travaux exécutés ont coûté \$722,264.

La section 25 avait été adjugée pour \$1,037,061 ; les travaux qu'on y a exécutés en vertu du contrat ont coûté \$1,384,439.

La section 15 a été adjugée pour \$1,594,085 ; jusqu'au 1er janvier, 1879, on évalue que les travaux ont coûté \$2,525,000.

Dans tous les cas, certaines quantités indiquées sur les contrats, ont été considérablement augmentées. Sur la section 15, par exemple, les excavations dans la terre à 33 centins la verge, ont été portées de 1,000,000 à 1,950,000 verges cubes.

Sur la section 15, la quantité des mêmes excavations, à 37 centins la verge a été portée de 80,000 verges à 1,657,000 verges, et on prétend qu'il y aura encore une augmentation de 1,300,000 verges.

Dans tous les cas, il y a eu un changement radical dans l'exécution des travaux sur la section 15 : on a supprimé des travaux de charpente pour y substituer le roc et la terre. Cette substitution eut lieu dans l'été de 1878.

On a essayé de faire croire au comité que ce changement n'a pas eu lieu lors du retour de monsieur Rowan à Ottawa à cette époque ; mais les dépositions, devant les comités du Sénat et de la Chambre des Communes, prouvent le contraire.

Pour la section No. 15, on avait préparé et annoncé trois séries différentes de soumissions. L'annonce finale était pour le mois de septembre, 1876. Le plan consistait à remplir les vides avec des charpentes en treillis et de ne faire d'autres terrassements que ceux qui seraient nécessaires pour mettre les rocs à nu. Chose étrange, cette clause exigerait l'emploi, sur la ligne, de quinze milles environ de bois de construction que la région ne fournit pas.

Quand les contrats furent adjugés et même dès que les soumissions furent demandées par avis publics, monsieur Fleming s'absenta du Canada. Monsieur Marcus Smith, ingénieur en chef interimaire était dans l'Ouest et télégraphia de Winnipeg à l'honorable député de Lambton, après l'ouverture des soumissions, d'attendre son retour si le contrat No. 15 n'était pas adjugé. Mais cela ne cadrait point avec les vues de l'honorable monsieur.

Les soumissions furent reçues—il y en avait vingt-et-une,—et celle de MM. A. P. Macdonald et Cie., pour \$1,443,175, était la plus basse. On leur donna avis de commencer les travaux et ils prirent des arrangements pour exécuter le contrat et fournir des cautions. Mais pendant qu'ils prenaient leurs dispositions, ils apprirent qu'on avait accordé à l'entrepreneur de la section 14, deux ans de plus pour exécuter son contrat. La pose des lisses sur cette question était incluse dans ce contrat dont l'exécution complète était nécessaire pour permettre à MM. Macdonald et Cie., de faire venir leurs matériaux et provisions pour la section 15. Les entrepreneurs de la section 14 étaient MM. Sifton, Ward et Cie., chauds partisans de l'honorable monsieur et il y a de bonnes raisons de croire que le délai était déjà accordé quand on constata que la soumission de

MM. A. P. Macdonald et Cie., était la plus acceptable.

M. MACKENZIE : Pas du tout.

M. PLUMB : Je n'accepte aucunement le "pas du tout" de l'honorable monsieur, car je crois que je pourrais facilement prouver ce que j'avance.

M. MACKENZIE : Eh ! bien, faites votre preuve.

M. PLUMB : MM. A. P. Macdonald et Cie., acceptèrent le contrat étant sous l'impression que le gouvernement exigerait que Sifton, Ward et Cie., terminassent leurs travaux à l'époque spécifiée. Ils écrivirent au département, l'informant de ce qu'ils avaient appris et lui rappelant que les prix auxquels ils avaient fait soumission étaient basés sur la supposition que le contrat de Sifton, Ward et Cie., serait exécuté à temps pour permettre à Macdonald et Cie., de poser la voie sur la section 14, au mois d'août, 1877. Ils terminaient en demandant si ce délai avait été accordé et en disant : "Il serait imprudent de notre part de passer le contrat sans avoir les avantages que les devis et formes de soumissions nous ont fait espérer et sur lesquels nous avons basé nos calculs." Or, quelle fut la réponse à cette juste demande ? Il ne faut pas oublier que la maison A. P. Macdonald est parfaitement responsable et que toute personne, dans son intérêt particulier ou dans l'intérêt public, doit tenir à négocier avec elle. Mais le gouvernement ne donna aucune explication satisfaisante. M. Braun invite, sur un ton bref, ces messieurs à exécuter leur contrat. MM. A. P. Macdonald et Cie., répondirent :

Montréal, le 16 octobre 1876.

MONSIEUR,—En réponse à votre communication du 14 courant, nous avons l'honneur de vous informer que nous ne pouvons passer contrat pour les sections 14 et 15 du chemin canadien du Pacifique pour les raisons exposées dans notre lettre du 13 courant.

"Nous refusons donc respectueusement de signer le dit contrat, en ajoutant que si l'honorable ministre des travaux publics juge à propos de modifier sa décision, nous serons heureux de conclure.

"Nous avons l'honneur d'être,

"Monsieur,

"Vos obéissants serviteurs,

"A. P. MACDONALD,

"ROBERT KANE.

"À M. F. BRAUN, secrétaire,

"Département des travaux publics,
Ottawa

Martin, Charlton et Cie., étaient en-
M. PLUMB.

suite les plus bas soumissionnaires ; le montant de leur soumission était de \$1,540,000, près de \$100,000 de plus que la soumission de MM. A. P. Macdonald et Cie., dont la soumission venait d'être écartée. Le contrat leur fut adjugé. Le négociateur semble avoir été M. Charlton qui, pendant plusieurs semaines, s'occupait de fournir diverses garanties pour l'exécution du contrat. On peut dire que son objet principal était d'obtenir du délai. Pendant qu'il échange une correspondance active avec l'honorable député de Lambton un nouvel acteur apparaît sur la scène : ce n'est rien moins que M. Joseph Whitehead dont voici, *in extenso*, une lettre fort caractéristique adressée à l'honorable député de Lambton :

Ottawa, le 28 novembre 1876.

"CHER MONSIEUR,—C'est l'impression générale, au dehors, que vous allez adjuger le contrat de la section 15 à Charlton et Cie., qui vont le transférer à des Américains de New-York et l'on croit qu'en agissant ainsi, vous allez faire une grave erreur. car chacun sait que Charlton n'a jamais eu l'intention de lever une seule motte de terre sur la section No. 15 ; il veut seulement réaliser quelque argent, comme il a fait sur le canal de Greuville, lorsqu'il a vendu son contrat à M.M. Cooke et Jones qui lui ont payé six mille dollars."

"Maintenant si vous adjugez le contrat de la section No. 15 à M.M. Sutton et Thompson, je garantis que le nivellement, la pose de la voie et le ballastage seront exécutés au complet et que la locomotive circulera sur la section 15, vers la moitié d'août prochain. Je garantis, en outre, que la section 15 sera complètement terminée vers l'automne de 1878 et pour chaque jour de retard, s'il y en a, d'après chacune des deux dates sus-mentionnées, vous aurez les meilleures garanties que le gouvernement recevra cinq cents piastres, et c'est là le seul moyen de mettre de la vie dans cette entreprise du chemin de fer du Pacifique où il n'y en a pas encore eu.

"J'espère que vous excuserez la liberté que je prends de vous écrire ce billet ; je n'ai d'autre objet en vue que de vous faire connaître l'opinion au dehors et vous devez admettre que la soumission de Sutton et Thompson n'est pas extravagante. De mon côté, je suis parfaitement sûr que ce que je vous ai dit sera fait.

"Je demeure,

"Votre obéissant serviteur,

"JOSEPH WHITEHEAD.

"A l'honorable ALEXANDER MACKENZIE."

MM. Sutton et Thompson, de Bradford, Ontario, recommandés par M. Whitehead, venaient ensuite sur la liste des soumissionnaires. Leur soumission était de \$1,594,085, ou, comme le dit M. Mackenzie dans un mémoire dont je donnerai lecture, \$1,594,155, soit une

bagatelle de \$150,980 de plus que MM. Macdonald et compagnie. Peu de temps après la date de la lettre de M. Whitehead, le tardif M. Charlton semble découragé. Voici ce qu'il écrit :

“ J'ai en tant de malheureuses difficultés à me procurer, pour une aussi forte somme, des cautions satisfaisantes pour le gouvernement, et je suis tellement fatigué et découragé de la position dans laquelle je me trouve, par suite du mauvais état de ma santé, que je me vois, avec grand regret, obligé de renoncer à une si importante entreprise, d'autant plus que tous les hommes d'expérience dont j'ai demandé l'avis, assurent à mes associés et à moi-même que l'on ne peut exécuter les travaux d'une manière satisfaisante pour le prix que j'ai demandé.

“ Je prie donc l'honorable ministre des travaux publics de m'autoriser à retirer ma soumission et de renvoyer à M. Beard, de Brooklyn, qui se proposait de prendre part à l'entreprise, le dépôt qu'il a fait. Je demanderai aussi qu'on me renvoie les papiers que j'ai déposés pour former la balance de la garantie.”

Enfin, dans un dernier accès de désespoir, il envoie le télégramme que voici :

“ COMPAGNIE DE TELEGRAPHE DE MONTREAL.
“ Le 27 décembre 1876.

“(Par télégraphe de Montréal.)

“ F. BRAUN,

“ Département des travaux publics.

“ Des dissensions intérieures venant s'ajouter à une pression extraordinaire du dehors, ne me laissent pas d'autre alternative que de retirer ma soumission.

“(Signé) E. J. CHARLTON.”

M. Martin semblait ignorer alors le dilemme dans lequel M. Charlton se trouvait placé et les conséquences qui en étaient résultées. Mais en apprenant que M. Charlton n'avait pas fourni les cautions requises, il écrit la lettre suivante, deux jours après le télégramme si triste mais si expressif que je viens de lire :

“ OTTAWA, le 29 décembre 1876.

“ *In Re* section 13, chemin de }
fer canadien du Pacifique. }

“ MONSIEUR, — Je viens d'apprendre, avec grande surprise, par les officiers de votre département, que E. J. Charlton a retiré notre soumission commune pour la construction de la section 15 du chemin de fer canadien du Pacifique. Il a fait cette démarche à mon insu et sans mon consentement.

“ Je suis prêt à déposer le montant exigé par le gouvernement et à exécuter les travaux que la dite soumission mentionne ou implique.

“ J'offre maintenant de me conformer à toutes les conditions du gouvernement, telles qu'indiquées dans les annonces demandant des soumissions pour la dite entreprise et, dans notre soumission commune, je protestais d'ailleurs

contre tous les actes pouvant m'enlever le dit contrat.

“ Dans l'espoir que justice me sera rendue,

“ Je demeure, monsieur,

“ Votre bien respectueux serviteur,

“(Signé) PATRICK MARTIN.

“ A l'honorable ministre des travaux publics
“ du Canada, Ottawa.”

On ne semble pas avoir fait de réponse à la protestation de monsieur Martin. On remarquera aussi que l'ingénieur monsieur Charlton semble être fort répandu dans le monde, parce que le 28 décembre, M. M. Baird et Cie., de New-York, écrivaient au département qu'il les avait traités d'une manière honteuse ; qu'ils étaient allés à Montréal pour le voir, étaient restés là trois jours et n'avaient pu le trouver. Ils demandaient l'autorisation de faire un dépôt et de prendre le contrat aux termes de la soumission de Charlton.

La soumission la plus basse ensuite était celle de messieurs Sutton et Thompson, que monsieur Whitehead recommandait fortement d'accepter un mémoire signé par monsieur Mackenzie, recommande dans les termes suivants, que leur soumission soit acceptée :

“ 30 décembre 1876.

“(Memorandum.)

“ Le soussigné fait rapport que des soumissions ayant été demandées pour la construction de la section No. 15 du chemin de fer canadien du Pacifique, il en a été reçu vingt-une, au prix des cédules, et dont les montants complets varient de \$1,443,175 à \$2,950,000.

“ Que les compagnies dont les soumissions sont successivement les plus basses, messieurs Macdonald et Kane et messieurs Martin et Charlton ne peuvent fournir les cautions nécessaires.

“ Que la troisième soumission, dans l'ordre des montants, est celle de messieurs Sutton et Thompson, de Brantford, pour \$1,594,155 (un million cinq cent quatre-vingt-quatorze mille cent cinquante-cinq piastres.)

“ Que cette maison est prête à faire le dépôt nécessaire de cinq pour cent, en numéraire, et se propose de s'adjoindre M. Joseph Whitehead, entrepreneur de Clinton, Ontario.

“ Le soussigné recommande donc que la soumission de messieurs Sutton et Thompson soit adoptée et qu'ils soient autorisés à s'adjoindre monsieur Whitehead, comme ils le proposent.

“ Respectueusement soumis,

“(Signé,)

“ A MACKENZIE,

“ Ministre des travaux publics.”

On voit donc que le lendemain du jour où Martin offrait la garantie, et trois jours

après que monsieur Charlton se retirait en termes si émouvants, le contrat fut adjugé à messieurs Sutton et Thompson et, chose étrange, le désintéressé monsieur Whitehead consentait à mettre un peu plus de vie dans l'entreprise du chemin de fer du Pacifique en devenant d'abord l'associé nominal de la compagnie, puis en prenant, plus tard, tout le contrat lui-même.

On observera aussi que, dans le mémoire que je viens de lire, monsieur Mackenzie, pour motiver l'adjudication du contrat à Sutton et Thompson, déclare que A. P. Macdonald et Cie., et Martin et Charlton n'avaient pu fournir les garanties nécessaires. Quant à A. P. Macdonald et Cie., nous savons qu'ils étaient indubitablement à même de fournir la garantie, mais on les a écartés d'une autre manière.

Cette assertion n'était pas plus vraie pour Martin et Charlton, car Martin, dans la lettre que je viens de lire offre formellement de fournir ample garantie et proteste parce qu'on veut lui enlever le contrat. Tout entrepreneur a le droit de faire le marché le plus avantageux qu'il peut et mon intention n'est point d'accuser M. Whitehead ou de dire quoique ce soit contre lui. Dans la soumission de MM. Sutton et Thompson, le prix du bois de service était si faible et la quantité si énorme qu'il eût été absolument impossible de le livrer. On n'en trouvait pas dans la région et je prétends que l'honorable ministre des travaux publics, en faisant un changement radical dans la construction de cette section, changement qu'il semble avoir décidé immédiatement avant de demander des soumissions et en l'absence de ces deux principaux ingénieurs, aurait dû s'assurer que l'on pouvait trouver du bois de service dans les environs des travaux.

Je désire donc que le pays et la Chambre comprennent bien qu'il était responsable de l'adjudication, du principe adopté pour les plans et qu'il ne faut aucunement prétendre que l'adjudication a eu lieu pendant que monsieur Fleming se trouvait au Canada et sur son avis.

M. Whitehead n'avait pas commencé les travaux sur sa section depuis longtemps, lorsque M. Rowan, ingénieur-résident lui ordonna de changer radicalement le mode de construction en substituant une levée de roc et de terre aux travaux

de charpente. La lettre ordonnant le changement disait que la charpente est périssable et sujette à destruction par le feu. Je suppose que, sans être du métier, tout homme de bon sens doit savoir que le bois est une substance qui se détériore par l'usage et prend feu quand elle y est exposée. Mais monsieur Rowan a eu soin de ne pas dire que le bois nécessaire pour les charpentes n'existait pas dans la région. Chacun sait que l'usage de charpentes, en pareil cas, est une imprudence dangereuse.

Mais je suppose que l'honorable monsieur avait ses raisons pour adjuger le contrat à un prix comparativement faible, et il semble avoir promptement consenti à transférer le contrat à des entrepreneurs qui demandaient \$140,000 de plus que le plus bas soumissionnaire; en outre, il avait aussi des raisons pour donner la préférence à M. Whitehead. Je ne me tromperai pas beaucoup en disant que lorsqu'il exigea qu'on emploierait le bois, il savait parfaitement que la chose n'était pas praticable. Le contrat pour les ouvrages en bois était accepté à des prix ruineux pour l'entrepreneur, mais lorsqu'on substitua la terre et le roc aux constructions en bois, il y trouva un avantage énorme.

La quantité de pierres détachées, à \$1.75 par verge, a été exactement doublée. La quantité de roc solide, à \$2.75, a été portée de 300,000 à 525,646 verges. Nous avons vu que la modeste quantité de terrassements à 37 centins la verge—prix qui n'est pas tout à fait aussi modeste—avait été portée de 80,000 verges à 1,657,000 verges et l'on nous dit qu'il faudra encore 1,300,000 verges de plus.

M. Fleming approuva le changement proposé et écrivit une lettre à l'ex-premier ministre, lui recommandant de l'adopter. Ce dernier, dans sa déposition devant le comité, a déclaré qu'il approuvait lui-même le changement, mais qu'il ne jugeait pas à propos de le recommander au conseil. Toutefois, M. Rowan, l'ingénieur qui dirigeait les travaux, quitta Ottawa tout à fait persuadé que ce changement devait être fait comme il l'a déclaré aussi devant le comité. M. Fleming partit pour l'Angleterre le lendemain, après avoir approuvé par écrit le changement recommandé par M. Rowan, et persuadé que sa recommandation était approuvée par le ministre.

M. Mackenzie prétend qu'il a été en

communication constante avec M. Smith, après que M. Fleming eût fait sa recommandation et antérieurement au départ de M. Smith pour le Nord-Ouest, et qu'il a complètement discuté avec lui toute la question du chemin de fer. Chose étrange, il n'a jamais jugé à propos le changement proposé de la section 15, l'une des questions les plus importantes dans tout le projet. A son arrivée à Winnipeg, M. Smith constata que l'on travaillait d'après un plan modifié, ce dont il rejette—et avec raison, je crois—toute la responsabilité.

La déposition de monsieur Rowan n'est pas tout à fait satisfaisante, mais je laisse cela de côté. Je dois dire, en justice pour monsieur Fleming, qu'il n'est aucunement responsable de la pusillanimité de son chef, l'ex-ministre des travaux publics. On connaît la tendance de monsieur Fleming à construire la voie d'une manière trop dispendieuse pour le Nord-Ouest.

Il n'est guères possible qu'il ait voulu risquer sa réputation en recommandant une construction aussi étrange, aussi impraticable que celle qui est indiquée dans le contrat pour la section 15 et nul doute que le changement recommandé était opportun, sinon impérieusement nécessaire et que le gouvernement actuel n'avait d'autre alternative que de l'accepter. Le mal a été fait au début. L'ex-premier ministre ne peut rejeter la responsabilité sur personne et il ne devrait pas, dans cette assemblée, essayer de la rejeter sur un homme que sa position empêche de se défendre. Le fait est que personne ne veut prendre cette responsabilité. Chacun semble avoir un moyen commode de s'y soustraire; mais c'est une honteux lâcheté de dire que cette responsabilité retombe sur monsieur Fleming. L'honorable monsieur sait qu'après le changement, les rapports périodiques de monsieur Rowan n'ont pas été faits avec toute la promptitude et la régularité désirables. Le contrat était rédigé, de telle sorte qu'on pouvait augmenter les dépenses de plus d'un million de dollars et ce n'est pas tout. La même chose a eu lieu pour l'embranchement de la baie Georgienne. C'est après avoir adjugé un contrat dans l'ignorance complète de la région que devait traverser la ligne, que l'honorable monsieur ose ce soir accuser le gouvernement actuel d'avoir négligé de construire l'embranchement de la baie Georgienne

et de manquer de promesse à la province de Québec! Le contrat étrange accordé à feu monsieur Foster, a été condamné de temps à autre et on ne nous a point donné d'explications satisfaisantes à ce sujet. Ce contrat était aussi pour des travaux sur une section qu'aucun ingénieur n'avait jamais vue. Bien que l'honorable député de Lambton ait essayé d'exclure toute responsabilité au sujet de ces contrats, je l'en tiendrai responsable et le pays fera de même. Je répète que l'honorable monsieur savait ou devait savoir qu'on n'avait point fait d'études convenables sur aucune de ces sections. L'honorable monsieur affirme hardiment, en présence de ces faits, qu'il avait parfaitement le droit de dire au pays qu'il allait construire la ligne sur le parcours de ces quatre sections, à des prix moitié moindres que ceux qui ont été payés sur le chemin de fer Intercolonial.

Je sais que l'honorable monsieur s'est trompé dans ses calculs. Il est trop tard pour rejeter la responsabilité sur d'autres; elle appartient à lui seul. Il est également responsable de ce système hybride de navigation interrompue, ce mélange d'eau et de vase qu'il a essayé à "utiliser," pour me servir de son expression favorite entre Fort Savannet Keewatin. Si l'honorable monsieur eût réussi dans ce projet, il aurait pu faire passer, sur son portage, d'après la première soumission, exactement la charge de cinq chars de grains, soit 1,665 minots et, en se livrant à cet exercice depuis l'ouverture jusqu'à la clôture de la navigation, il aurait fait transporter, durant la saison, 280,000 minots de grain, soit environ la valeur de six cargaisons de navire. Si cette ligne bâtarde avait fonctionné depuis la fin des récoltes jusqu'à la clôture de la navigation, il n'aurait pu expédier que quatre-vingts mille minots ou environ une cargaison et demie.

A l'une des extrémités de cette ligne, il y aurait eu 112 milles de chemin de fer dont la construction aurait coûté \$40,000 par mille, soit \$4,400,000 de plus, ce qui aurait donné un total de \$8,800,000. Pour les écluses de Fort Frances et l'amélioration de la ligne mixte, chemin de fer, eau et tramway, il aurait dépensé environ \$500,000 de plus, et toutes ces dépenses auraient été faites pour une ligne par laquelle on n'aurait pu expédier que 280,000 minots de grain. L'intérêt

sur le capital de construction aurait représenté \$2 pour chaque minot que l'on aurait pu faire passer sur la ligne.

L'honorable monsieur a défendu ce projet encore aujourd'hui. Si l'honorable monsieur eût jeté à l'eau chacun des dollars qu'il a dépensés pour les écluses de Fort Frances, il n'aurait pas pu les mieux gaspiller. Il n'y avait absolument rien d'utile dans ce projet.

L'honorable monsieur a fait des citations de plusieurs rapports concernant le Nord-Ouest. Il a dû se donner bien de la peine pour trouver toutes les choses qu'il a mentionnées au préjudice de cette région. Un destin moqueur, impérieux et cruel semblait le pousser à suivre les errements de l'honorable monsieur qui a parlé avant lui (M. Blake) et le forcer à condamner le Nord-Ouest et les projets qu'il avait partout prônés lui-même et auxquels, jusqu'à présent il avait donné son plus ferme appui.

Pendant cette session, l'opposition semble avoir une tactique bien arrêtée qui lui semble inspirée par le nouvel aspirant à la place de chef du parti. D'abord, tout le chœur sonne la charge contre la politique nationale qui, à l'entendre, a ruiné le pays sans espoir. Puis l'honorable député de Norfolk-Nord propose sa résolution condamnant le programme de l'administration en ce qui concerne les terres du Nord-Ouest, et s'efforce patriotiquement de démontrer qu'il n'y a pas possibilité de les utiliser, que la région située au sud de la nôtre offre tous les avantages possibles et que nous n'avons rien de pareil à offrir aux colons. Mais une majorité écrasante rejette sa proposition. Il a dû être surpris de voir que ses idées et son système ne sont aucunement d'accord avec le grand organe du parti à Toronto.

L'acte suivant, dans ce drame lamentable, a été le discours de l'honorable député de Durham-Ouest, conséquence logique de ce qui avait précédé. Les honorables messieurs de la gauche ne pouvaient faire un exposé plus sombre de leurs vues anti-patriotiques. Nous pouvons nous féliciter d'avoir entendu le plus triste passage de leurs harangues qui ne sont point celles d'hommes qui veulent le bien de leur pays.

Quand même ils auraient eu quelque raison de parler ainsi, ils ne devaient point, par patriotisme, montrer le côté

sombre du tableau et encore moins l'assombrir encore par des déclarations erronées. Je regrette que l'opposition ait adopté une tactique qu'elle regrettera, je pense, avant la fin de l'année. Toutefois, l'honorable député de Lamton diffère sur un point avec l'honorable député de Durham-Ouest, je veux parler de la prospérité complète des Etats-Unis. Il nous dit que le tarif protecteur a ruiné leur commerce maritime.

L'extrait suivant d'une autorité qu'il ne reniera pas, réfute cette assertion :

" Nous avons, à notre porte, des exemples qui devraient nous guider relativement aux avantages de la protection.

Les Etats-Unis ont adopté un tarif protecteur sous l'opération duquel leurs manufactures ont prospéré jusqu'à ce qu'en 1870, leurs produits soient arrivés à représenter une valeur de \$4,253,000,000 ; dans ces manufactures, on donne de l'emploi à 2,000,000 d'ouvriers auxquels on paie un total de \$775,000,000 pour gages seulement.

" On a dit que la protection avait empêché le développement du commerce extérieur de notre pays. Cela peut être ; mais on calcule que le commerce intérieur des Etats-Unis a atteint, l'an dernier, le volume énorme de 200,000,000 de tonneaux, dont la valeur est calculée à \$10,000,000,000. Qu'est-ce le commerce extérieur de ce pays comparé à ce vaste commerce qui va toujours en augmentant sans offrir les fluctuations ni les risques du commerce extérieur ? Voyez quel progrès a fait le commerce de coton dans ce pays.

" Avant l'établissement de droits d'importation sur les cotons, en 1824, les manufactures anglaises ancantaissaient tous nos efforts pour établir des filatures aux Etats-Unis ; mais l'imposition d'un droit de 25 pour cent sur les cotons étrangers a eu l'effet, en quelques années, non-seulement de faire surgir des manufactures, mais d'amener la production d'articles meilleurs et moins chers que les mêmes articles importés d'Angleterre avant l'établissement des manufactures américaines.

" En 1860, les Etats-Unis exportaient presque 10 pour cent de tous les cotons manufacturés dans le monde.

" Du moment qu'on eut adopté un tarif protecteur le prix du fer baissa de plusieurs dollars par tonne et il se vend aujourd'hui moins cher que ne s'est jamais vendu le fer anglais.

" Le développement du commerce maritime des Etats-Unis est un des plus frappants exemples des avantages d'un tarif protecteur."

Telles sont les opinions d'un monsieur qui a une grande expérience commerciale et dont les opinions ont un grand poids, mais surtout quand il parle statistiques, je veux parler de l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton). Ce que je viens de lire est un passage d'un discours qu'il prononça dans cette Chambre il y a qua-

tre ans et que je trouve dans le rapport officiel de nos débats.

A cette époque, l'honorable monsieur demandait la protection dont il parlait avec beaucoup de vigueur et de sincérité.

L'honorable premier ministre a été grandement aidé par l'organe du parti libéral à Toronto, lorsque ce journal a récemment calculé la valeur du Nord-Ouest canadien. L'auteur de l'article s'est assez clairement prononcé relativement aux terres que nous proposons de vendre pour couvrir les frais de construction du chemin de fer et à la grande valeur actuelle et future de la région que la voie ferrée développera. Je crois que l'honorable ministre des finances n'a jamais exagéré la valeur de notre vaste domaine, où des capitalistes seront bien heureux d'y acheter des terres pour les faire cultiver, et où les colons viendront, en nombre se faire un "chez soi" confortable. Je crois que la question ouvrière qui devient très menaçante en Angleterre, forcera les hommes d'Etat de ce pays à étudier les meilleurs moyens d'éloigner l'excédant de la population qui compte sur les manufactures pour vivre et qui augmente dans une proportion beaucoup plus forte que les ressources alimentaires du pays. Sous ce rapport, nous offrons à l'Angleterre des avantages précieux, une région et un sol parfaitement adaptés au développement de la race anglo-saxonne—un pays où l'émigrant trouvera les lois, les traditions et la loyauté de cette race et, en réalité, aussi rapproché de l'Angleterre que le Cap Finistère (Land's End) l'était de Glasgow il y a quarante ans. Nous avons tout un nouveau monde à la disposition de la mère-patrie dont la population est trop nombreuse et les hommes d'Etat anglais seront bientôt forcés de songer à un système de coopération avec le Canada pour développer les territoires du nouveau-monde.

L'honorable député de Durham-Ouest parle de la préférence que les races teutoniques et irlandaises ont pour les Etats-Unis. Cette préférence peut exister ; mais nous avons aussi de vastes districts colonisés par des Irlandais, des Ecossais, des Anglais et d'autres races du Nord de l'Europe, districts qui présentent tous les signes d'un développement considérable dans l'avenir. En outre, le sentiment de la loyauté que les honorables messieurs de la gauche semblent ignorer complètement,

attirera vers notre territoire, par une préférence et une sympathie bien naturelles, une multitude de colons anglais.

Quant à l'état et l'administration de nos finances, je crois que le gouvernement actuel ne désire aucunement imiter l'extravagance de son prédécesseur et pousser la construction de travaux coûteux, tout en accumulant des déficits. Je crois qu'il suivra une marche différente, si différente que le pays appréciera pleinement le contraste entre la présente et l'ancienne administration, sous ce rapport. Je crois que cette discussion a été ingénieusement soulevée pour alarmer les timides et tromper les ignorants. Mais j'oserai prédire que le but ne sera pas atteint et que les honorables messieurs que leur position oblige à voter pour la présente résolution, constateront bientôt qu'ils ne rencontrent nulle part de sympathie et n'ont réussi qu'à se plonger dans l'abîme où ils ne peuvent plus attendre de résurrection politique.

M. CHARLTON : J'ai écouté une partie des observations de l'honorable député de Niagara qui a parcouru un champ bien vaste. Une ou deux fois, il a failli échouer sur la question, mais je crois qu'il n'y a pas touché. Je dois, néanmoins, lui rendre cette justice qu'il a fait tous ses efforts pour arriver à la question, et m'a rappelé cette strophe où John Hay décrit la position d'un vapeur échoué sur une barre de sable du Missourï, la quille enfoncée dans le sable et l'équipage travaillant aux poulies pour le tirer de là :

"De haut de bas, de bas en haut,
Le gouvernail était en danse ;
Toutes fois qu'il faisait un saut,
L'eau pénétrait avec plus d'abondance."

L'honorable monsieur a eu autant de peine à aborder la question que ce vapeur—suivant la description de John Hay—en eut pour sortir de la barre de sable. L'honorable monsieur, comme à son ordinaire, nous a parlé des écluses de Fort Frances, et nous a lu des citations du discours prononcé par l'honorable député de Norfolk-Nord. Je ne m'imagine guère comment il pourrait faire un discours sans aborder ces deux sujets. Je ne crois pas nécessaire de revenir sur ce même discours si souvent cité. Toutefois, je puis rappeler dans quelles circonstances je prononçai ce discours.

On se rappelle que l'honorable député d'Huron-Centre, (sir Richard J. Cart-

wright), alors ministre des finances, proposa d'augmenter le tarif de 2½ pour cent, et que l'honorable ministre actuel des chemins de fer dénonça cette proposition comme l'avant-coureur détestable d'un système de protection, et si j'ai défendu la protection à cette époque, c'était la protection que nous donnait un tarif de 17½ pour cent.

Tout ce discours était clairement basé sur ce principe qu'un tarif de 12½ pour cent nous accordait une protection suffisante et je n'ai jamais pris de position qui ait pu, depuis lors, démentir ce discours. Je suis encore près aujourd'hui à défendre le programme conformément auquel un tarif de 17½ pour cent fut mis en vigueur et qui donnait au pays ce degré de protection dont le pays avait et a besoin encore.

Nous avons à considérer, ce soir, une question de grave importance. Nous avons à considérer avec quelle rapidité nous devons construire le chemin de fer du Pacifique, en nous guidant sur l'expérience d'un grand nombre d'années. Nous connaissons mieux aujourd'hui qu'à aucune autre époque de notre histoire les difficultés que nous rencontrerons dans l'exécution d'une aussi vaste entreprise. Nous savons mieux qu'à aucune époque antérieure, jusqu'à quel point le pays peut supporter de nouvelles charges. Nous savons mieux qu'à aucune période antérieure que cette question est de la plus haute importance et que la décision à laquelle la Chambre arrivera comporte les conséquences les plus graves pour le pays, si la décision est, comme je le crois, favorable au programme du gouvernement. La mesure que nous allons prendre sera, je crois, irrévocable et aura les désastreux résultats que je prédis ici ce soir. Cette question si importante, nous devrions l'aborder avec calme. Nous devrions l'examiner sans esprit de parti. Mais c'est probablement la dernière chose que feront nos amis de la droite. Je ne suppose pas que les arguments quo l'on fera valoir ici, puissent influencer un seul vote. Je ne suppose pas que le résultat de toute cette discussion soit le moins influencé par le magnifique discours de l'honorable député de Durham-Ouest, (M. Blake), ou celui de l'honorable député de Lambton ou par aucun autre plaidoyer. Néanmoins, c'est le devoir de l'opposition de soumettre au pays tous

M. CHARLTON.

les faits se rapportant à la question, de protester contre une mesure qu'elle croit désastreuse pour le pays, de remplir, en un mot, son devoir qui est de protester contre pareil programme.

Nous parlons ici, non pas tant pour les honorables ministres que pour le pays devant lequel nous mettons le ministère en accusation parce que nous croyons qu'avec ce projet il consommera notre ruine. Tous les orateurs de la droite nous accusent de manquer de patriotisme. Manquer de patriotisme? Manquer de loyauté? Pourquoi nous accuse-t-on de manquer de patriotisme? Parce que nous avertissons le gouvernement que le programme qu'il va adopter aura, selon nous, des conséquences désastreuses. Cette accusation est aussi absurde que celle qu'on porterait contre la vigie d'un navire voguant à toutes voiles et prêt à toucher sur un écueil, qui jette le cri d'alarme et que l'équipage accablerait de reproches parce qu'elle a troublé le plaisir et l'harmonie du voyage. Or, il est évident, d'après les discours des honorables députés de la droite qu'ils ne sont point unanimes sur le choix d'un tracé pour cette ligne. L'honorable député de Victoria (M. De Cosmos) nous a dit, cette après-midi, que le meilleur tracé était celui de la passe de la Rivière aux Pins et a prêté qu'on en arriverait à l'adopter. Or, une des conditions essentielles, selon nous, pour tracer cette ligne, est de bien connaître la région qu'elle doit traverser, connaissance que nous n'avons pas suffisamment. Le fait même qu'il y a divergence d'opinions à cet égard, comme l'a expliqué l'honorable député de Vancouver est, selon moi, le meilleur argument que l'on puisse employer, dans cette Chambre, contre l'opportunité d'enfourer des millions dans les gorges de la rivière Fraser.

Je crois prématurées toutes dépenses faites pour cette section ou sur un aucun autre point de la Colombie, tant que la ligne n'aura pas atteint les montagnes. En pareilles circonstances, il est évident que la prudence est nécessaire dans l'exécution de ces travaux et dans les engagements que nous voulons prendre.

SIR CHARLES TUPPER: L'an dernier, l'honorable monsieur n'a-t-il pas voté contre une motion allant à dire que l'étude du tracé était prématurée.

M. CHARLTON : Il ne s'agissait pas du contrat entraînant des dépenses dans la vallée de la rivière Fraser ; il s'agissait d'adopter un tracé, sans calculer quels seraient les montans des contrats. Je ne saurais dire, ce soir, si—lorsque la ligne aura atteint les Montagnes-Rocheuses, et que le temps sera venu de construire à la Colombie britannique—je préférerai le tracé de Burrard Inlet.

SIR CHARLES TUPPER : Voici quelle était la question : l'ancienne administration s'était engagée ; elle avait fait compléter les explorations, tracé la ligne et commencé la construction, et nous demandâmes aux honorables messieurs de la gauche si c'était agir prématurément que de commencer la construction, et ils refusèrent de voter dans l'affirmative.

M. MACKENZIE : Cette explication n'est pas satisfaisante. Il était trop tôt pour adopter un tracé. L'honorable monsieur nous dit que le pays n'avait pas été assez étudié pour cela et mon honorable ami s'associa à ce refus.

M. CHARLTON : J'allais dire qu'en 1876, je fis ici un discours dans lequel je condamnais fortement toutes dépenses faites à la Colombie britannique pour le chemin de fer, tant que la ligne ne serait pas terminée jusqu'à la frontière est de la province. C'est l'opinion que j'ai toujours eue et que j'ai toujours exprimée en public et je n'ai pas changé. Si, comme je le disais, il y a un instant, la ligne était construite jusqu'aux Montagnes Rocheuses, si le moment était venu où il faudra décider quel tracé suivre, alors, d'après les renseignements que je possède aujourd'hui, je serais en faveur du tracé de Burrard Inlet. Mais je prétends aujourd'hui que dépenser de l'argent à la Colombie britannique avant que nous ayons atteint la frontière Est de la province est un acte de folie. Que gagnerons-nous à construire rapidement la ligne ? Quels résultats atteindrons nous en construisant une section dans la province, avant d'y être parvenu à l'est et à construire une section à la Colombie britannique uniquement pour qu'elle soit prête lorsque, de l'autre côté, nous arriverons aux Montagnes Rocheuses ? Ces avantages sont-ils assez considérables pour compenser ceux que nous trouverions à ne pas la construire ?

Développerons-nous un commerce par terre avec la Chine et le Japon ? Et les avan-

tages que nous retirerons de cette construction compenseront-ils ce que nous trouverions à ne pas faire cette dépense prématurée ? L'honorable député de Victoria se plaignait, cette après-midi, de ce que San-Francisco est en avant de Victoria sous ce rapport ; que les Américains établissent des lignes de communication avec la Chine, le Japon et l'Australie et qu'avant que notre ligne soit terminée nous aurons perdu bien des avantages. Sommes-nous prêts, en supposant que la ligne fût construite jusqu'à Victoria, sommes-nous prêts à subventionner des lignes de vapeurs ? Sommes-nous prêts à subventionner des lignes qui feront le service avec la Chine, le Japon et l'Australie ? Nos charges ne sont-elles pas déjà assez considérables sans nous lancer dans une entreprise de ce genre ? Un des avantages que nous avons à gagner par la construction de cette voie ferrée est une partie du faible commerce avec l'Asie qui suit maintenant le chemin de fer américain du Pacifique, plus le commerce avec la Colombie britannique ; mais ces deux commerce ne suffiront pas à payer les frais d'exploitation de la ligne. Ce que nous dépenserons pour obtenir ces deux résultats, ne sera point compensé par les avantages que nous obtiendrons.

L'autre jour, l'ancien ministre des chemins de fer, parlant du chemin de fer américain du Pacifique, nous disait que le chemin de fer Union du Pacifique—je suppose qu'il voulait dire le chemin de fer Union et Central du Pacifique—traversait un désert de 1,000 milles de longueur. Or, cette ligne n'a que 1,024 milles et traverse la vallée fertile de la rivière Plate. Il est vrai, à son dire, que le chemin de fer canadien du Pacifique traverse un vrai jardin, mais ce jardin n'est pas encore en culture. Je crains même beaucoup qu'il ne soit pas aussi fertile que la région traversée par le chemin de fer américain du Pacifique. Il est allé jusqu'à nous dire que nous n'achèverions notre chemin du Pacifique qu'en face d'une opposition factieuse, comme dans le cas du chemin de fer américain. Or, je ne savais pas qu'on eût jamais fait une opposition factieuse à la construction de cette ligne. J'ignorais que les Américains n'eussent pas toujours été unanimes dans leur désir de voir cette ligne construite. Mais ils ont mis de la

prudence dans cette construction, et je me permettrai de signaler à la Chambre la position respective des deux pays à l'époque où ces deux projets furent mis en avant.

D'abord, on n'a jamais parlé du projet américain avant que la population de ce pays eût atteint le chiffre de 20,000,000. Ensuite le projet américain, après avoir été discuté, et après qu'on eut consacré un temps amplement long à des études élaborées, après avoir pris tous les moyens de s'assurer du meilleur tracé, n'a reçu un commencement d'exécution qu'alors que la population des États-Unis avait atteint le chiffre de 32,000,000. A cette époque la population des États situés sur le versant du Pacifique—l'Orégon et la Californie—était de 500,000 âmes. A l'époque où la ligne fut commencée, la ville de San-Francisco comptait une population de 75,000 habitants.

Quelle comparaison peut-on faire entre les deux pays ? Le versant du Pacifique américain avait une population de 500,000 habitants, tandis qu'à la Colombie britannique, les blancs ne sont qu'un nombre de 12,000 peut-être. Sur le parcours de la ligne, dans l'Utah et le Colorado, on comptait 50,000 habitants. Si nous comparons la Californie et l'Orégon à la Colombie britannique, que trouvons-nous ? Les deux États produisent, en abondance, le blé et le vin et offrent de vastes zones fertiles et des plaines qui s'étendent jusqu'à sept cents milles.

L'État de la Californie est un des plus beaux de l'Union américaine et peut faire vivre une population de quatre à cinq millions d'habitants. Quel contraste avec la Colombie britannique qui a moins de 2,000,000 d'acres de terres arables et l'Île de Vancouver qui en a moins de 400,000 ! Ne voit-on pas que rien ne devrait nous engager à commencer et à poursuivre une entreprise comme celle des Américains.

J'envisagerai la question tout à fait en dehors des obligations imposées par le traité. Voici la base que j'adopte : Quelle serait la marche réellement prudente et raisonnable à suivre relativement à ce chemin de fer, dans les intérêts de la confédération ? Nous avons une population qui commence à se grouper dans une partie du Nord-Ouest, au Manitoba et dans la vallée de la Saskatchewan. Cette population demande des débouchés. Le chemin de fer du Pacifique traversera

cette vallée. Le sens commun nous conseillerait de construire la voie ferrée à partir de la chaîne des grands lacs jusqu'à la Rivière Rouge. C'est ce qu'on fait en ce moment ; rien de mieux. Arrivés à ce point, nous devrions pousser la ligne à l'Ouest, à mesure que les besoins du pays l'exigeraient. Le gouvernement serait parfaitement justifiable d'en agir ainsi. Mais il n'a pas raison de faire davantage, les intérêts du pays l'exigent. A quoi arrivera-t-on en poussant les dépenses à l'excès ? J'ai fait voir ce que cela signifie : placement improductif, placer nos fonds dans la construction d'un chemin de fer qui ne nous rapportera rien pour le moment. Quelle est la nature de nos placements actuels dans les chemins de fer ? Nous avons emprunté des millions et des millions de dollars que nous avons employés à construire des chemins de fer qui, tous, ne nous rapportent rien. Il y a quelques années, les États-Unis ont eu leur crise commerciale et cette crise était produite par des placements exactement de ce genre. Ils avaient construit des milliers de milles de chemins de fer avant que les besoins du pays l'exigeassent aucunement. Très peu de lignes américaines payaient des dividendes sur les frais de leur construction. On continua ce système jusqu'au moment où le pays était à la veille de succomber sous le poids du fardeau.

La faillite de Jay Cooke précipita la crise. Cette crise était causée par la nature improductive de ces entreprises. Une dépense de trente à quarante millions de dollars, dans les rochers de la Colombie britannique, ne produira rien pendant nombre d'années et nous ne devrions pas construire cette section avant de pouvoir la relier à l'Est. On a fait divers calculs relativement aux terres arables du Nord-Ouest. Il y a onze ans, l'honorable député de Halton (M. Macdougall), prétendait que le Nord-Ouest nous offrait 300,000 milles carrés de terres arables ; mais plus nous arrivons à connaître cette région, plus ce calcul devient exagéré. D'après le calcul que l'honorable député de Lambton a fait de l'étendue des terres arables au Nord-Ouest, il paraîtrait que l'étendue totale de terres arables, au sud de la zone que traversera le chemin de fer, n'excède pas soixante-dix millions d'acres. Et je ne doute pas que le calcul soit très large. Dans la région qui se trouve au nord de la

ligne et qu'on appelle la région de la rivière la Paix, il peut se trouver quelques terres arables. Les terres arables de cette région se trouvent toutes dans la section bornée, au sud, par la section nord du chemin de fer, à l'est, par une ligne tirée vers le nord et partant de l'extrémité est du petit lac à l'Esclave, au nord par le 57ième cercle de latitude et à l'ouest par les Montagnes Rocheuses. Cette région contiendrait, suivant un calcul approximatif, 30,000,000 d'acres de terres arables. Les terres arables de cette région et celles qui se trouvent plus au nord ne formeraient pas un total de plus de 20,000,000 d'acres de terres, en sorte que l'on peut sûrement conclure que tout le Nord-Ouest canadien ne contient pas plus de 90,000,000 d'acres de terres arables. On arriverait difficilement au chiffre de 95,000,000. Je crois ce calcul très large et quand la région sera mieux connue, on verra que la réalité ne donne pas davantage. Ce qu'on appelait autrefois le Nord-Ouest américain, c'est-à-dire les Etats de Michigan, Indiana, Illinois, Wisconsin, Minnesota, Iowa, Kansas et Nebraska et les quatre territoires de Dakota, Wyoming, Montana et Colorado, en tout huit Etats, contiennent 634,000,000 d'acres de terres sur lesquels on calcule qu'il y a 400,000,000 d'acres de terres arables. La superficie des terres arables, dans cette région, est, au moins, quatre fois plus considérable que celle qui existe dans notre Nord-Ouest.

L'honorable ministre des chemins de fer a dit, l'autre jour, que notre Nord-Ouest deviendrait le grenier du monde. L'honorable monsieur a l'imagination poétique et fertile. Mais si notre Nord-Ouest doit devenir le grenier du monde, ce sera dans un avenir bien éloigné. Nous aurions dû prendre les moyens de mieux nous assurer des ressources et de la fertilité du pays.

En 1873, une motion faite dans cette Chambre, demandait une exploration géologique et géographique complète du Nord-Ouest. On n'a jamais mis énergiquement cette motion à effet. On aurait dû le faire, c'eût été beaucoup mieux.

Je suppose bien qu'on va m'accuser de manquer de patriotisme, parce que je me lance pas dans des écarts d'imagination relativement à la valeur future de cette région, comme a fait l'honorable ministre des chemins de fer. Or, je demanderai si c'est manquer de patriotisme que de vou-

loir calculer, d'une manière précise, les désavantages dont souffre notre Confédération.

N'est-il pas convenable de s'assurer de la nature et de la valeur de cette région ? N'est-ce même pas nécessaire quand l'honorable ministre des chemins de fer nous assure que de la valeur de ces terres dépend le programme que suivra le gouvernement. L'honorable monsieur a bien voulu rappeler certaines prédictions que j'ai faites, dans un débat antérieur, à propos de cette région. Or, monsieur l'Orateur, j'ai prédit qu'un bel avenir était réservé à cette région et que nombre de colons viendraient s'y établir. Mais les âges prophétiques sont de longue durée et je n'ai point prédit que ce bel avenir se réaliserait dans dix ans, ni dans un nombre limité d'années.

L'honorable monsieur nous a dit encore que cette région offrirait un champ particulièrement enviable à l'émigration. Puisque nous ne connaissons même pas l'étendue des terres arables, comment pouvons-nous juger du climat ? Quel effet ont les gelées d'été et les vents du nord dans la partie septentrionale de la zone que traverse le chemin de fer ? Quant au climat, je citerai quelques opinions. D'abord celle de M. Sandford Fleming qui, parlant de la région de la rivière La Paix, s'exprime ainsi :

“ Les explorateurs s'accordent à dire que la région fertile est de grande étendue et toute la région est certainement très propre à l'élevage du bétail. Mais les explorations n'établissent pas, hors de doute, la bonne qualité des terres pour la culture des fortes céréales. On a fait quelques essais de culture aux forts de la baie d'Hudson dans des endroits bien abrités de la vallée de la rivière La Paix ; mais aucune partie du plateau n'a été mise en culture, sauf des étendues fort limitées dans le voisinage du petit lac à l'Esclave et du lac à l'Esturgeon.”

M. Fleming cite l'opinion de monsieur G. M. Dawson, de la commission géologique :

“ L'an dernier, les gelées se sont produites à diverses époques ; elles ont été très fortes à la fin du mois d'août.”

A la page 10 de son récent rapport, monsieur Fleming s'exprime ainsi :

“ Les étendues de terres semées en blé, autour des forts de la baie d'Hudson au fond de la vallée, à Hudson's Hope et à Duvegan, ont souffert de la gelée. Sur le plateau, il y a eu des gelées à trois dates différentes, pendant le

mois d'août. Le 21 à des points séparés par une distance de cent milles, on a noté des gelées de 12° et 14°.

Que signifie une gelée et de 12 et 14 degrés au mois d'août. Elle signifie la mort de toute végétation sensible à la gelée. A la page 13 de son rapport, monsieur Fleming dit ceci :

“La première chose à faire est de se procurer des renseignements sur les caractères généraux de la région, la nature du sol, du climat et des minéraux. J'ai dit, l'an dernier, que bien que la région des prairies ait été visitée par bien des voyageurs et que la région située à l'est des Montagnes-Rocheuses ait été également traversée par bien des voyageurs et qu'on ait recueilli beaucoup de renseignements sur tout ce territoire, il est encore peu connu, comparativement.”

A la page 54, je trouve l'extrait suivant d'un rapport de monsieur H. J. Cambie :

“Hudson's Hope, les 27 et 29 juillet—Le sol du jardin est de la bonne marne sablonneuse et les oignons y viennent très bien ; tous les autres légumes ont souffert de la forte gelée. Vers le 15 mai, les fèves ont été détruites, ainsi que les tiges de pommes de terre qui, cependant, ont repoussé. Un petit carré de blé a gelé, mais il a repoussé et quelques tiges avaient des épis....”

Revenus ici les 14-16 septembre, nous avons trouvé que la récolte des pommes de terre avait été fort pauvre, que le blé avait gelé de nouveau, tandis que le froment était demeuré à l'état laiteux et, par conséquent, ne valait rien.”

Tout cela n'est pas fort encourageant. Monsieur H. A. G. McLeod, parlant des gelées d'été, s'exprime ainsi :

“Pendant notre séjour dans la région, (au mois d'août,) nous avons eu, parfois des gelées. Le 6 la glace se forma dans un seau d'eau, pendant la nuit, et le 21, il y eut une gelée de 14° à quatre milles Ouest de la rivière à la vase et à environ vingt milles sud de la rivière la Paix.”

Tous ces détails, monsieur l'Orateur, montrent que nous avons encore à étudier cette région, avant de pouvoir dire si elle est propre à la colonisation. Le froid y est excessif, l'hiver, et les gelées d'été la rendent, certainement, beaucoup moins attrayante qu'on nous la dépeint. Avant de s'engager dans une entreprise aussi vaste, le gouvernement ne devrait pas se laisser tromper sur la valeur de ces terres. Nous avons, au sud, un rival qui possède de vastes étendues d'un territoire encore inoccupé. Il y a 700,000,000 de terres non explorées et, en outre, plusieurs millions d'acres arpentés et qui n'attendent que

M. CHARLTON.

des colons. Ces terres jouissent d'un climat plus doux que le nôtre. Ce climat varie de celui des tropiques à une température qui est presque aussi basse que celui du nôtre. L'observation démontre que gros de l'émigration suit la latitude. Les émigrants de la Pennsylvanie vont aux Etats de l'Ouest sans changer de latitude. La plupart des émigrants au Minnesota partent des Etats de la Nouvelle-Angleterre. Cette tendance est très marquée et, en pareil cas, nous ne pouvons espérer attirer un fort courant de l'immigration américaine au Nord-Ouest canadien. En outre, les Américains ont un bien meilleur système d'immigration que le nôtre. Leurs brochures et leur littérature descriptive traitent de ces régions est répandu dans le monde entier.

Presque chaque Etat à son bureau d'émigration. Les Américains emploient toutes les influences les plus puissantes pour attirer l'immigration, et la preuve en est que, depuis le 1er juillet 1879, 10,150,000 étrangers se sont établis dans ce pays et forment un élément tout puissant pour attirer leurs compatriotes dans la même direction. Ces colons correspondent sans cesse avec l'ancien monde et leurs connaissances s'animent du désir d'aller les retrouver. Ce fait seul suffirait à attirer le gros de l'émigration vers les Etats-Unis, s'il n'y avait pas d'autres raisons. Aujourd'hui, 550,000 Canadiens résident permanemment aux Etats-Unis et, naturellement, une large proportion de l'émigration des anciennes provinces se dirigera vers ce pays.

Je crois que, dans ces conditions, nous ne pouvons pas espérer attirer, de l'Union américaine vers notre Nord-Ouest, une émigration bien considérable. A part les raisons climatiques, les Américains et les étrangers naturalisés chez eux, ont une grande répugnance à quitter le territoire des Etats-Unis. Nous devons donc compter presque exclusivement sur notre population pour coloniser le Nord-Ouest, vu que l'élément étranger sera très faible ; de fait, les seuls émigrants qui se rendront dans le territoire, seront les Scandinaves ; les émigrants de la race teutonique ou celtique ne s'y rendront pas en bien grand nombre. Dans un élan poétique, l'honorable député de Cumberland (sir Charles Tupper) nous dit que les regards du monde civilisé sont concentrés sur notre Nord-Ouest. Or, je ne crains pas de dire

que les neuf-dixièmes du monde civilisé n'ont jamais entendu parler de notre Nord-Ouest. J'irai plus loin : Les neuf-dixièmes de la population des Etats-Unis n'ont jamais entendu parler de cette région. J'ai ici un état de la population, à diverses époques, de ce qu'on appelait autrefois le Nord-Ouest américain, région qui, par rapport aux Etats-Unis, se trouvait anciennement dans une position relative à celle que notre Nord-Ouest occupe aujourd'hui relativement aux anciennes provinces. Cette région comprend aujourd'hui les huit Etats et les quatre territoires dont j'ai parlé au début de ces quelques observations.

En 1800, cette région comptait 5,641 habitants ; à cette époque la population des Etats-Unis était de 5,308,000 habitants.

De 1810 à 1830, la population des Etats-Unis et celle du Nord-Ouest américain a suivi la progression suivante :

Années.	Etats-Unis.	Nord-Ouest américain
1810	7,239,000	41,564
1820	9,633,000	211,000
1830	12,866,000	532,000

En 1810, l'élément étranger de la population du Nord-Ouest américain était évalué à 4 pour cent ; en 1820, à 5 pour cent, et en 1830 à 6 pour cent. Il excédait un peu 13 pour cent, en 1850, époque à laquelle le recensement indiqua, pour la première fois, cette classification. Ces statistiques démontrent qu'aux débuts de la colonisation du Nord-Ouest américain, l'élément étranger était fort peu considérable et que sa population était fournie principalement par les Etats plus anciens ; c'est ce qui arrivera indubitablement pour notre Nord-Ouest. Elles prouvent qu'il a fallu plus de trente ans pour donner une population de 532,000 âmes à ce pays, bien qu'il offrit beaucoup plus d'avantages que notre Nord-Ouest et facilement accessible par les grands lacs et le Mississipi ; en outre, la population des Etats qui fournissaient l'émigration, excédait de plus de 1,000,000 la population actuelle du Canada. Et en présence de pareils faits on espère que, dans une période de dix ans, le Nord-Ouest canadien verra affluer une population plus considérable que celle qui s'est portée au Nord-Ouest américain pendant trente ans à partir de l'époque où l'émigration a commencé avec activité.

M. PLUMB : De quelle époque s'agit-il ?

M. CHARLTON : De 1800 à 1830.

M. McCALLUM : A cette époque, il n'y avait pas de chemins de fer ni de bateaux à vapeur.

M. CHARLTON : Mais alors comme aujourd'hui, la population américaine avait une tendance à émigrer.

Mais j'en reviens au calcul que mon très honorable ami le premier ministre a fait relativement à la rapidité avec laquelle les colons achèteront probablement les terres dans cette région et aux résultats que produira cette vente. J'espère prouver l'entière absurdité de son évaluation. L'honorable ministre des chemins de fer est allé plus loin : il a dit que cette entreprise, loin de créer des embarras au pays, lui viendrait en aide, parce que, durant les dix prochaines années, la vente des terres produirait \$18,000,000 en argent et \$32,000,000 en bons et en hypothèques.

Je crains, pour ma part, que ces hypothèques n'offrent que de bien faibles garanties. Supposez que la population d'un district ou d'un township refuse de payer, que fera le gouvernement ?

SIR JOHN A. MACDONALD : Il vendra les terres à d'autres.

M. CHARLTON : Prendrez-vous des brefs d'expulsion et emploierez-vous la police ?

SIR JOHN A. MACDONALD : Cela ne sera pas nécessaire.

M. CHARLTON : Je me rappelle l'histoire de la célèbre compagnie Holland qui à la fin de la guerre civile américaine, acheta la plus grande partie de l'ouest de l'Etat de New-York et la revendit à crédit à des colons auxquels elle donnait toute facilité de paiement. Elle eut de grandes difficultés à la faire payer et s'estima heureuse, dans la plupart des cas, de remettre l'intérêt et, parfois, une portion du capital. C'est ce qui arrivera dans notre Nord-Ouest, je le prédis, si l'on s'en tient au système de ventes de terres à crédit. Le gouvernement constatera que les hypothèques n'ont pas grande valeur.

SIR JOHN A. MACDONALD : Pourquoi ?

M. CHARLTON : C'est ce qui est arrivé toutes les fois qu'un gouvernement a fait à crédit des ventes considérables de terres.

L'honorable ministre des chemins de fer base ses calculs sur un prix moyen de \$3 par acre pour les terres vendues. D'après les réglemens actuels, la moyenne actuelle est de \$1.75 pour les *homesteads* et de \$2.13 pour les terres réservées sur la ligne du chemin de fer.

L'honorable monsieur fait une grave erreur. Il calcule que durant les dix années prochaines, il sera vendu 10,880,000 d'acres de la réserve, autant de lots de préemption et autant de *homesteads*, soit un total de 21,760,000 d'acres vendus et 32,640,000 acres vendus et colonisés d'après la loi de première occupation. Ce calcul est basé sur l'hypothèse que 550,000 colons iront s'établir dans cette région pendant la même période.

Or, le Nord-Ouest américain nous offre encore d'utiles enseignements relativement à la vente des terres dans une nouvelle région où la colonisation commence.

Les statistiques, que je vais mentionner indiquent les quantités de terres vendues et le chiffre de la population qui a émigré. J'ai déjà fait voir qu'il a fallu trente ans pour attirer, dans cette région, une population égale à celle que l'honorable ministre des chemins de fer prétend attirer vers le Nord-Ouest canadien dans une période de dix ans.

Par le recensement des Etats-Unis, je constate qu'en 1850, alors que la population des Etats et territoires du Nord-Ouest américain était de 2,740,000 habitants, les terres colonisées représentaient une étendue de 34,956,327, soit une moyenne de 12 $\frac{7}{10}$ acres par tête.

En 1860, la population était de 5,609,000, le nombre d'acres occupés de 67,442,639, soit une moyenne de 12 $\frac{2}{10}$ acres par tête. En 1870, population, 8,664,000, terres occupées, 96,259,853 acres, moyenne, 11 $\frac{1}{10}$ acres par tête. Je prends la moyenne la plus élevée et je l'applique au chiffre de la population que l'on calcule avoir dans notre Nord-Ouest, au bout de dix ans. Avec une moyenne de 12 $\frac{7}{10}$ acres par tête et une population de 550,000 âmes dans dix ans, 6,930,000 acres seraient occupés et répartis comme suit, d'après les diverses catégories de terres que mentionne le calcul du gouverne-

Acres.

Homesteads.....	2,310,000
Préemptions, \$1.75,.....	2,310,000
Réserves du chemin de fer..	2,310,000
Ajoutez pour les spéculateurs	1,000,000

Total du nombre d'acres 7,000,000

Au lieu de 32,640,000 acres, comme le calcule le gouvernement; ce qui représenterait, aux prix actuels, \$10,962,000, en argent et en hypothèques, au lieu de \$71,000,000.

L'honorable monsieur a-t-il aucune raison de supposer que nos colons occuperont une moyenne plus considérable de terres que ceux du Nord-Ouest des Etats-Unis en 1850? S'il a cette idée, l'expérience démontre son erreur. Or, monsieur l'Orateur, même en calculant sur 750,000 colons, pendant les dix années prochaines, et conservant, dans ce calcul, la moyenne de terres occupées par les colons aux Etats-Unis, en 1850, comme tout à l'heure, nous arriverions au chiffre de 9,410,000 acres occupés, dont un tiers comme *homesteads*, un tiers comme préemptions et un tiers comme réserves du chemin de fer.

En comptant 1,200,000 acres pour les spéculateurs, nous arrivons au chiffre de 10,610,000 acres, au lieu de 32,640,000. Le montant que produira la vente de ces terres, en argent et en hypothèques, sera de \$13,587,000, au lieu de \$71,000,000.

Mais supposons que, pendant ces dix années, l'émigration soit moindre que 350,000—ce qui indiquerait encore une beaucoup plus grande rapidité de colonisation qu'au Nord-Ouest des Etats-Unis, dans les mêmes circonstances—l'honorable ministre trouvera, en supposant encore qu'il maintienne la même moyenne que dans le Nord-Ouest américain—il trouvera que la vente représente 4,410,000 acres, représentant un tiers de ce chiffre ou 1,470,000 acres de terres des trois catégories déjà mentionnées, savoir: *homesteads*, préemptions et réserves du chemin de fer.

Si nous ajoutons 750,000 acres vendus à des spéculateurs, nous arriverons au total de 5,160,000 acres, représentant la somme de \$6,670,000, au lieu de \$71,000,000. Mais je puis prédire, sans crainte de me tromper, que nous ne verrons pas 350,000 émigrants se rendre au Nord-Ouest canadien pendant les dix années prochaines.

Dans le calcul, je n'ai pas tenu compte

de l'intérêt de l'argent, ni des frais d'arpentage et de vente. Je crois que ces comparaisons, d'après les frais et chiffres constatés aux Etats-Unis, suffiront pour convaincre la Chambre que les calculs de l'honorable monsieur seront loin de se réaliser. Il calcule environ 3½ pour cent des recettes pour les frais d'arpentage et de vente. Ici le bureau américain des terres nous fournit encore des renseignements qui prouvent que ces calculs sont erronés.

Aux Etats-Unis, jusqu'au 30 juin dernier, la vente des terres publiques a réalisé un grand total de \$204,547,812. De 1796 à 1857, pour les arpentages seuls, sans compter les dépenses du bureau général des terres, à Washington, et ceux des bureaux des terres dans diverses parties du pays, on a dépensé \$34,718,000, ou 17 pour cent du montant des ventes. De 1852 à 1879, les ventes de terres ont produit \$71,993,000. Pendant la même période, on a cédé aux chemins de fer 46,000,000 d'acres de terres, déduction faite des terres reprises par le gouvernement, remises ou abandonnées; pendant la même période, on a concédé 47,143,000 acres de homesteads. Pendant la même période, le bureau général des terres, à Washington, les divers bureaux de districts, l'arpenteur général, dans les différents Etats, et les explorations et arpentages ont coûté \$35,139,000, soit une moyenne de \$1,254,000 par année.

Ainsi donc, aux Etats-Unis, le département des terres publiques a coûté, de 1796 à 1852, 17½ pour cent du prix de toutes les ventes, sans compter les dépenses des bureaux de l'arpenteur-général et des arpenteurs locaux, et, de 1852 à 1879, le même département a coûté près de la moitié du prix de vente de terres. Et l'honorable premier ministre du Canada espère que son département des terres ne lui coûtera que 3½ pour cent du prix des ventes. Cela est aussi exact que ses autres calculs, mais c'est terriblement loin de la vérité. L'honorable député de Niagara nous a dit que, dans l'Ouest, les frais de vente de terres publiques s'élevaient à 10 pour cent,

M. PLUMB : J'ai parlé des ventes de terres sur le chemin de fer "Northern."

M. CHARLTON : J'ai peine à comprendre cela, parce que les Etats-Unis réservent toujours, une moitié des terres dans les limites des bandes réservées elles-

mêmes le long des voies ferrées; or, ces bandes ne couvrant pas un dixième de toute la région, je crois que l'honorable monsieur ferait mieux de reviser ses calculs. S'il renversait les termes de sa proportion et nous disait que les compagnies de chemins de fer vendent, à peu près, un dixième de toutes les terres, il serait plus près de la vérité.

Et que prouvent ces calculs relativement à l'accroissement de population? Ils prouvent, je crois, que les calculs des honorables ministres sont tout à fait extravagants. Que prouvent-ils relativement à la question des terres arables? Cela prouve que l'honorable ministre des chemins de fer se trompe grandement lorsqu'il dit que nous avons 150,000,000 d'acres de terres arables au Nord-Ouest. Il s'illusionne lui-même et trompe le pays. Il se rend très coupable envers le pays s'il l'entraîne dans des dépenses considérables en lui faisant croire que le produit de la vente des terres couvrira ces dépenses. Que prouvent ces calculs relativement au revenu probable de ces terres? Ils prouvent qu'au lieu de recevoir une moyenne de \$7,000,000 par année de la vente de ces terres, pendant la prochaine décennie, il ne réalisera probablement pas un septième de ce montant.

Je crois avoir démontré, monsieur l'Orateur, que les divers calculs faits par les honorables messieurs de la droite, sont extravagants, imaginaires et, si tel est le cas, ce fait devrait suffire pour mettre en doute leurs aptitudes à gérer la chose publique. Maintenant, au risque d'être taxé de manquer de patriotisme, je désire soumettre à la Chambre quelques faits qui se rapportent directement à nos intérêts et qui méritent bien notre considération. Je veux établir une comparaison entre les conditions dans lesquelles se trouvent actuellement le Canada et les Etats-Unis. Je désire prouver à la Chambre et au pays que nous sommes actuellement dans une position critique. Je désire prouver que les fardeaux imposés à notre pays le mettent dans une position très désavantageuse, comparativement aux Etats-Unis. Je désire prouver qu'il est grand temps, si nous désirons continuer à marcher dans la voie du progrès et assurer notre prospérité—il est grand temps de nous arrêter et de ne plus imposer de nouveaux fardeaux au peuple.

En 1871, notre population était de 3,601,000 âmes; je parle ici de la population réunie de toutes les provinces qui forment aujourd'hui la Confédération canadienne. En calculant à 13 pour cent l'augmentation de la présente décade, nous arrivons au chiffre de 4,025,000 âmes, que je crois bien près du chiffre exact. Or, d'après les derniers rapports qui nous ont été soumis, la dette publique du Canada est de \$183,974,000; ou en déduisant certains items portés à l'actif—à tort ou à raison, c'est ce que j'ignore—cette dette est de \$147,481,000. Je baserai mes calculs sur ce dernier chiffre. Il représente \$36.64 pour chaque individu de notre population. L'intérêt annuel sur ce montant est de \$6,660,000, ce qui représente \$1.66 par tête. Je veux maintenant comparer les conditions financières de notre pays avec celles des Etats-Unis, et faire voir combien il importe que le Canada ne soit pas plus taxé que les Etats-Unis, ce qui nous mettrait dans une position des plus désavantageuses à l'égard de ce pays.

L'an dernier, la dette publique des Etats-Unis était de \$1,996,000,000, ce qui représente \$44.42 par tête de la population. L'an dernier, l'intérêt payé sur la dette s'est élevé à \$83,773,000, soit \$1.69 par tête. D'après les derniers rapports, la dette a été réduite de \$46,814,000 et la réduction de \$14,000,000 a eu lieu au mois de mars dernier, en sorte que la dette publique des Etats-Unis s'élève aujourd'hui au chiffre net de \$1,950,000,000. On espère qu'au 30 juin prochain, la réduction de la dette aura été de \$60,000,000 pour l'année. Dequils 1865, les Etats-Unis ont réduit leur dette de \$806,821,000. Une partie considérable de cette réduction a eu lieu pendant les six années de grande dépression commerciale, de 1873 à 1879. Mais le pays est sorti de cette crise, les contribuables sont plus à même de payer des taxes, la population augmente, le taux de l'intérêt est réduit et la réduction de la dette publique s'opérera beaucoup plus rapidement désormais. Les Etats-Unis ont déjà payé trois dettes nationales. Ils ont payé la dette contractée pendant la guerre de la révolution, la dette de la guerre de 1812, la dette de la guerre du Mexique et je crois que, durant les trente années prochaines, la dette nationale actuelle sera complètement payée. La réduction s'opère avec une très grande

rapidité. En Canada, pendant l'année 1879, nos dépenses, y comprises celles qui sont imputables au compte du capital, ont été de \$30,103,712, ou \$7.47 par tête. Les dépenses imputables au fonds consolidé, y comprises celles de ces dépenses qui sont portées au compte du capital, se sont élevées à \$24,455,351, ou \$6.07 par tête. Pendant la même année, les dépenses des Etats-Unis, y comprises toutes les dépenses de la catégorie de celles que nous portons au compte du capital se sont élevées à \$245,393,712, ou \$5.17 par tête. Voici, pour l'année dernière, les statistiques du revenu :

	E. U.	Canada.
Donnes et accise....	\$250,811,000	\$18,291,000
Par tête	5.08	4.54
Revenu total.....	273,827,000	22,577,000
Par tête.....	5.54	5.34

Pendant les trois premiers trimestres de l'année fiscale actuelle, le revenu des Etats-Unis a été de \$248,766,000, ce qui représente \$331,168,000, pour l'année. Pendant la même période, notre revenu ne présente point d'augmentation proportionnelle. L'année dernière, les Etats-Unis ont non-seulement réduit leur dette d'une somme considérable, mais ils ont encore réduit le montant payé pour intérêt en plaçant une grande partie de leur dette à un intérêt beaucoup plus faible. On peut dire qu'au 1er juin, 1880, leur dette ne représentera plus que \$38.34 et l'intérêt \$1.58, par tête. Or, que signifie cela en ce qui nous concerne? Cela signifie qu'au 30 juin prochain, nous paierons, par tête, 12 ou 13 centins de plus que les Etats-Unis pour l'intérêt de notre dette. Cela veut dire que, proportionnellement, notre dette sera aussi élevée que celle des Etats-Unis et qu'elle ira en augmentant avec rapidité. Nos dépenses sont relativement plus fortes que celles des Etats-Unis et la portion ira en augmentant. Notre revenu est plus faible que le leur qui augmente toujours, tandis qu'il est bien difficile d'augmenter le nôtre. Notre dette augmente avec une grande rapidité, tandis qu'ils réduisent la leur. Nous sommes accablés de charges improductives. Nous avons le chemin de fer Intercolonial et d'autres chemins de fer, dans les provinces maritimes, lesquels sont bien loin de produire le montant des frais de leur exploitation, et nous construisons notre chemin de fer du Pacifique qui, je le crains beaucoup, ne rapportera rien pendant une

bien longue période. Cela veut dire que nous n'avons pas les avantages qu'ont les Etats-Unis qui ont su placer tous leurs fonds publics d'une manière profitable. Cela veut dire que la différence entre les progrès de ce pays et ceux du notre ira toujours en augmentant. Cela veut dire que nous sommes à la veille d'une violente crise dans l'histoire du Canada et qu'il est grand temps que les ministres qui gouvernent notre pays et élaborent son tarif prennent tous ces faits en considération et mettent les freins. Le programme exposé par mon honorable ami de Durham Ouest est le seul raisonnable et sûr en ce moment. Quel est le véritable patriote? Celui qui avertit le pays des dangers qui le menacent ou celui qui s'efforce d'étouffer la discussion et attribue des motifs déloyaux et hostiles au pays à ceux qui avertissent le gouvernement et le pays que le système suivi est gros de dangers et de troubles. En pareilles circonstances, sommes-nous justifiables de dépenser \$30,000,000 ou \$40,000,000 pour cette section de chemin de fer à la Colombie britannique? Nous ne serons justifiables de construire cette ligne que quand les besoins des colons du Nord-Ouest l'exigeront impérieusement. En agissant autrement, nous trahirons les intérêts du pays.

Je sympathise avec les députés de la Colombie britannique; je sais que la province est loyale; je sais qu'elle désire avoir communication par voie ferrée avec les bords du Pacifique; mais en nous opposant à la construction de cette section de la ligne, nous ne prouvons pas que nous aimons moins la Colombie, mais que nous aimons davantage tout le pays. Quelle est l'histoire des hommes qui proposent cette dépense extravagante? C'est l'histoire d'une série de bévues sans pareilles. Ne sont-ce pas là ces hommes prudents qui ont jeté \$8,000,000 à la mer pour construire le chemin de fer Intercolonial qui aurait pu devenir un bon placement, si l'on eût choisi un tracé convenable? Ne sont-ce pas là ces hommes qui ont poussé le Nord-Ouest à la révolte? Ne sont-ce pas là ces hommes qui ont admis la Colombie britannique dans l'union à ces conditions absurdes qui sont, périodiquement, une source de tracas pour nous? Ne sont-ce pas là ces hommes, auteurs de ce honteux scandale relatif au chemin de fer du Pacifique, scandale qui les força à abandonner le pouvoir? Ne

sont-ce pas encore les auteurs du budget absurde dont nous nous occupons en ce moment? Les hommes qui ont élaboré pareil budget ne sont pas capables d'exploiter un chemin de fer et, encore moins, de gouverner un pays. L'ignorance extraordinaire de l'honorable premier ministre, relativement à la vente des terres, prouve qu'il n'est aucunement capable de traiter ces questions. Par ses idées extravagantes relativement au Nord-Ouest, l'honorable ministre des chemins de fer prouve qu'il n'est aucunement capable de siéger dans les conseils de la nation.

L'honorable ministre des finances prouve également son incapacité en essayant d'enrichir le pays par un procédé étrange d'isolement, et pour justifier son tarif restrictif, mesquin, il cite l'exemple des Etats-Unis, oubliant que les deux pays ne se trouvent pas du tout dans les mêmes conditions, que les Etats-Unis sont un monde en miniature, offrant toutes les variétés de sol, climat et productions; c'est, de fait, un *zollverein* de trente-neuf nations indépendantes, jouissant entr'elles du libre-échange, et dont les territoires offrent des étendues si considérable et des productions si diverses que les inconvénients d'un système restrictif y sont compensés par des ressources presque égales à celles de la moitié d'un monde.

L'honorable ministre établit une comparaison entre ce pays et le Canada, et en conclut que ce pays, grâce à ses immenses ressources, ayant progressé sous l'opération d'un tarif protecteur, ce tarif convient également au Canada.

L'histoire de tous les ministres actuels prouve que chacun des membres du cabinet est entièrement incapable de remplir la position qu'il occupe. La seule idée de dépenser \$30,000,000 à la Colombie britannique dans le moment où nous sommes accablés de si lourds fardeaux, me prouve et prouvera à tout homme raisonnable que ces messieurs ne sont pas capables de remplir les positions qu'ils occupent, que ce sont des conseillers imprudents, des hommes dangereux qui nous menent à la ruine.

La Chambre s'ajourne à
deux heures.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 20 avril 1880.

M. l'Orateur prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

SUBSIDES — CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

REPRISE DU DÉBAT.

La Chambre reprend le débat sur la motion proposée (sir Samuel L. Tilley) : Que monsieur l'Orateur quitte maintenant le fauteuil et que la Chambre se forme de nouveau en comité des *sutside*s pour examiner la motion proposée en amendement (monsieur Blake) à la précédente.

M. WHITE (Cardwell) : Monsieur l'Orateur, il est impossible d'exagérer l'importance de la question qui occupe la Chambre depuis trois ou quatre jours. On ne saurait imaginer une question impliquant davantage les intérêts présents et futurs de la Confédération canadienne. Selon moi, elle se présente sous un double aspect : obligation nationale, intérêts matériels du Canada.

Relativement au premier aspect, l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) a dit que l'honorable ministre des chemins de fer s'était "plongé dans des antiquités." Or, comme avocat, l'honorable monsieur doit savoir que tous nos droits dépendent de principes établis de toute antiquité. Quand il a un différend légal à régler entre deux hommes, il ne donne son avis qu'après s'être "plongé dans les antiquités." Nous sommes obligés d'avoir recours au même moyen dans les différends qui s'élèvent entre des sociétés, des parties de sociétés, ou entre des individus.

Je crois que l'honorable député de Durham-Ouest a eu bien mauvaise grâce à se rire de l'honorable ministre des chemins de fer, parce que celui-ci a fait l'historique de la question et à traiter cet historique de "fouilles dans les antiquités."

Malgré ces plaisanteries, et avec la permission de la Chambre, je prendrai la liberté, moi aussi, de me "plonger dans les antiquités de cette question," de rappeler quelles ont été les relations entre la Confédération et cette province, quelles sont les obligations que nous devons remplir envers elle. Il n'est pas nécessaire de rappeler l'origine de ce projet. Toute les personnes qui ont un peu étudié la question du chemin de fer canadien du Paci-

fique, savent que ce ne fut pas, à l'origine, une question de parti, que les deux partis politiques favorisaient sa construction. Toutes les personnes qui ont l'habitude de se tenir au cours des événements, savent de quelle manière énergique l'organe principal de l'opposition dénonça les personnes qui ont oublié que la construction du chemin de fer du Pacifique, d'un océan à l'autre, est pour nous un devoir dont l'oubli nous exposerait à la double accusation de manque de patriotisme et de loyauté à la couronne anglaise.

Les chefs des deux partis n'ont pas cherché à nous convaincre de l'obligation de construire le chemin de fer du Pacifique ; mais ils ont insisté sur la manière de le construire et sur la date à laquelle il doit être construit. Quand la Colombie britannique entra dans la Confédération, nous nous engageâmes à construire le chemin de fer, à le commencer sous un délai de deux ans et à le terminer dans dix ans.

Le gouvernement du jour, agissant d'après les instructions de la Chambre, adjudgea le contrat à une compagnie particulière aidée d'une subvention en argent au moyen d'octrois de terres ; et si cette compagnie eût réussi, je crois que le Canada en retirerait aujourd'hui de grands avantages. Qui ne donnerait pas volontiers, aujourd'hui, \$30,000,000 et 50,000,000 d'acres de terres pour voir ce chemin construit d'un océan à l'autre ? Mais ce projet a échoué. Je ne discuterai pas les causes de cet échec qui sont multiples. Sir Hugh Allan qui, avec ses associés, obtint le contrat, était malheureusement, je crois, engagé dans d'autres entreprises de chemins de fer, ce qui lui attira la violente hostilité des plus puissantes compagnies des chemins de fer de Londres. Il proposait non-seulement de construire la ligne à travers le continent, mais un chemin de fer reliant Québec à Ottawa et se prolongeant jusqu'au Sault Sainte-Marie, avec embranchement à Toronto, puis se continuant vers l'ouest sur le prolongement du Great Western, pour faire concurrence à la compagnie du Grand Tronc. Ce projet lui attira la violente hostilité des directeurs et actionnaires du Grand-Tronc, à Londres, qui firent tous leurs efforts pour l'empêcher de réussir. Outre les influences qu'elle avait à Londres, cette puissante corporation fut

M. WHITE.

aidée par des influences de ce côté-ci de l'Atlantique.

Je ne prétends pas blâmer les honorables messieurs de la gauche d'avoir essayé à renverser le gouvernement d'alors ; mais en faisant un retour sur le passé, chacun admettra qu'ils eussent montré plus de patriotisme, eussent mieux servi les intérêts du pays en insistant à ce que la ligne fût construite et si, en provoquant ici une crise politique, ils n'eussent pas aidé ceux qui, de l'autre côté de l'Atlantique, avaient juré de faire échouer l'entreprise.

Je crois que, malgré l'opposition du Grand-Tronc, en Angleterre, sir Hugh Allan aurait réussi, qu'il aurait fait dépenser chez nous des capitaux anglais énormes pour la construction de cette voie ferrée, si l'opposition canadienne n'eût pas provoqué la crise politique dont j'ai déjà parlé. La ligne aurait ainsi été construite par une compagnie puissante qui, par son président, aurait eu le contrôle d'une magnifique ligne de vapeurs, et qui aurait employé, dans le Royaume-Uni, 1,200 agents de voyageurs dont chacun serait devenu un agent d'émigration et aurait contribué à peupler nos territoires du Nord-Ouest. Mais la compagnie Allan échoua ; le gouvernement de jour fut défait et les honorables messieurs de la gauche entrèrent en charge. Si les déclarations que nous avons entendues depuis le commencement de ce débat, sont acceptables, je crois que l'ancien gouvernement aurait fort bien pu dire à la Colombie britannique, "Nous ne pouvons pas nous en tenir au marché conclu ; veuillez nous libérer de nos engagements ; nous construirons la ligne aussi rapidement que nous pourrons, avec nos ressources." Mais le gouvernement n'adopta pas ce moyen. Au contraire, son premier acte fut de reconnaître l'obligation contractée par le gouvernement libéral, de construire la ligne, malgré ses protestations réitérées, alors et depuis, que les finances du pays ne permettaient pas d'entreprendre cette construction et qu'à cette seule condition il pouvait l'entreprendre.

Dans un rapport d'un comité du conseil privé, en date du 8 juillet 1874, sur la mission de M. Walkins, en Angleterre, et dans un câblegramme du secrétaire d'Etat au département des colonies—rapport dans lequel la rude main de l'hono-

nable député de Lambton est visible à chaque ligne, nous trouvons, ainsi formulées, les conditions du marché :

" M. Trutch, le délégué du gouvernement de la Colombie britannique, présent à Ottawa pendant la discussion au sujet des conditions de l'Union, s'exprima dans les termes suivants à une assemblée publique, pour rassurer ceux qui craignent que l'on vint à donner une interprétation aussi exagérée à des obligations d'une pareille gravité :

" Lors qu'il vint à Ottawa l'année dernière, en compagnie de ses co-délégués, ils firent, avec les membres du conseil privé, une estimation de l'argent et du temps qu'il faudrait mettre pour construire la ligne, et ils en vinrent à la conclusion qu'on pourrait la construire dans l'espace de dix ans aux conditions telles que proposées. Si, au lieu de dix ans, il eut été question de douze ou de dix-huit ans, on y aurait consenti avec un égal empressement, vu que tout ce que l'on désirait, c'est que la ligne se construisit le plus tôt possible. La Colombie britannique s'était unie avec le Canada et cette union s'était opérée dans le but de faire certains travaux publics, mais avant que personne n'eût élevé la voix de manière à faire comprendre que le gouvernement allait emprunter cent millions de piastres, ou taxer la population du Canada et de la Colombie britannique afin de faire ces travaux dans un certain temps (bruyants applaudissements), on l'accusait d'avoir fait un véritable marché de Juif ; mais Shylock lui-même n'aurait pas demandé "sa livre de chair," si on eut dû la prendre sur son propre corps. (Rires et applaudissements.)"

Ces expressions font voir à l'évidence que les conditions arrêtées étaient plutôt suggestives qu'impératives sur le mode qu'on devrait suivre, et qu'on devait les interpréter d'après les circonstances, vu que d'après l'essence même de l'obligation contractée, les travaux devaient se poursuivre avec une diligence telle qu'elle n'entraînerait pas des dépenses trop considérables, et qu'elle n'augmenterait en aucune façon les taxes alors existantes."

Dans un autre rapport du conseil, en date du 23 juillet, l'honorable monsieur répète la même déclaration, d'une manière plus positive :

" Il avait été parfaitement reconnu, avant la retraite du dernier ministre que l'une des conséquences de la visite en Angleterre des directeurs de la compagnie Allan démontrait l'absolue nécessité de reculer d'au moins quatre ans l'époque fixée pour commencer les travaux de construction."

Or, c'est avec cette entente que l'ex-premier ministre entama les négociations dont nous avons à nous occuper. Il aurait parfaitement bien pu dire à la Colombie britannique, en ce moment : " Nous ne pouvons construire ce chemin de fer ; mais nous ferons tout notre possible pour en pousser la construction, à travers le continent et nous réunir à vous le plus

tôt que faire se pourra, aussi vite que les ressources du pays le permettront et vous pouvez compter sur notre bonne volonté et notre bonne foi." Ce langage eût été d'autant plus opportun, vu l'état de nos finances à cette époque.

L'honorable ministre des finances venait justement d'augmenter nos taxes de \$3,000,000 au moment où l'ex-premier ministre envoya son délégué à la Colombie britannique et souscrivit aux conditions Carnarvon. Il ne tint donc point ce langage. Il envoya un délégué, M. Edgar, à la Colombie britannique, pour faire une offre, sans exercer de pression, mais une offre conforme à l'idée qu'il se faisait des obligations contractées avec la Colombie britannique. Je ne rappellerai pas les incidents de cette mission, ne voulant retenir la Chambre que le moins possible. Dans le rapport du conseil privé que j'ai déjà cité, les propositions avancées par l'honorable député de Lambton sont ainsi résumées :

" Les propositions faites par M. Edgar portaient qu'il serait dépensé immédiatement dans la Colombie britannique une somme d'argent considérable, nullement prévue par l'acte d'Union, et ce pour la construction d'un chemin de fer sur l'île de Vancouver, du port d'Esquimalt jusqu'à Nanaimo, somme que l'on offrait à la partie de la province la plus habitée comme compensation pour la prolongation du délai nécessaire pour achever le chemin sur la terre ferme. Les propositions contenaient également une obligation de la part du gouvernement fédéral de construire immédiatement un chemin ou route ainsi qu'une ligne télégraphique à travers le continent, et de dépenser chaque année dans la province une somme de pas moins d'un million et demi pour les travaux du chemin de fer sur la terre ferme, outre les sommes qui pourraient être dépensées à l'est des Montagnes Rocheuses, faisant une moitié de plus que toute la somme qui serait dépensée annuellement sur toute la ligne."

Dans une dépêche en date du 16 août 1874, lord Carnarvon explique comment il comprenait ces propositions. Comme il importe beaucoup que l'on sache bien quelles offres ont faites les honorables messieurs de la gauche alors qu'ils étaient au pouvoir, je citerai textuellement cette partie de la dépêche :

" Les propositions faites par M. Edgar de la part du gouvernement canadien, au gouvernement de la province de la Colombie britannique, peuvent s'énoncer comme suit :

1. Commencer de suite et achever aussitôt un chemin de fer d'Esquimalt à Nanaimo ;

2. N'épargner aucune dépense pour localiser le plus promptement possible la ligne qui doit

être suivie par le chemin de fer sur la terre ferme ;

3. Construire immédiatement une route carrossable et une ligne télégraphique tout le long du parcours du chemin de fer de la Colombie britannique, et de continuer cette ligne télégraphique à travers le continent ;

4. Du moment que les explorations et le chemin sur la terre ferme seront terminés, dépenser au moins un montant de \$1,500,000 tous les ans pour la construction du chemin de fer dans les limites de la province."

Lord Carnarvon suggéra deux amendements à ces conditions : d'abord que la dépense annuelle serait de deux millions au lieu d'un million de dollars ; en second lieu, que la ligne serait achevée en 1890. Le gouvernement accepta la première de ces propositions dans les termes suivants qui, on peut bien le supposer, sont les propres paroles de l'honorable député de Lambton :

" Quant à la seconde proposition, le comité recommande que lord Carnarvon soit informé (dans le cas où il deviendrait impossible d'arriver à un règlement par l'acceptation de la première offre) que le gouvernement consentira à ce qu'après l'achèvement de l'exploration, les déboursés annuels pour la terre ferme soient d'une somme *minimum* de deux millions."

Quant à la seconde fixant l'époque de l'achèvement, comme le désirait lord Carnarvon, l'honorable député de Lambton s'exprime ainsi :

" Il n'y a pas de doute que ce serait une tâche bien difficile d'obtenir l'assentiment du parlement canadien à aucun marché particulier en ce qui regarde le temps, en regard aux conséquences déjà produites par l'adoption peu judicieuse d'une époque fixe, dans les conditions de l'union, pour l'achèvement d'une aussi vaste entreprise dont l'étendue doit être nécessairement inconcevable pour les personnes à distance. Le comité est d'avis que lord Carnarvon soit informé que, bien que le gouvernement ne puisse, en tout état de cause, entreprendre d'achever la ligne tout entière dans le temps indiqué, il lui répugne considérablement, néanmoins, d'adopter toute autre fixation de temps ; mais s'il devenait absolument nécessaire de faire de nouvelles concessions pour assurer le règlement du litige, il pourrait promettre que la partie à l'ouest du lac Supérieur sera complétée de manière à la relier par rail aux lignes de chemin de fer qui existent déjà à travers une partie des Etats-Unis, et par les eaux canadiennes durant la saison de la navigation, en 1880, tel que suggéré."

Et, finalement, nous en arrivons à l'arrangement conclu, aux termes de la dépêche de lord Carnarvon en date du 17 septembre et je vais en donner lecture pour compléter de cette partie de mon exposé. Voici donc les conditions pro-

posées par lord Carnarvon et acceptées par le gouvernement d'alors :

1. Le chemin de fer de Nanaïmo sera commencé et achevé dès tôt que possible.

2. Les études, sur le continent, seront poussées avec la plus grande vigueur. Sur ce point, après avoir examiné les représentations de vos ministres, je crois qu'il n'y a pas d'autre alternative que de s'en remettre, comme je le fais moi-même sans réserve, à leur assurance qu'aucun effort, aucune dépense justifiables ne seront épargnés d'abord pour déterminer le meilleur tracé, ensuite pour commencer les travaux de génie civil dans leurs détails. Il me répugnerait, s'il ne m'était même pas impossible de fixer un minimum de temps ou de dépenses pour des travaux d'une nature si variée; mais par bonheur il m'est également impossible de supposer un instant que votre gouvernement ne fera pas tout en son pouvoir pour hâter l'accomplissement d'un devoir qui engage ses sentiments d'honneur et de justice.

3. Le chemin carrossable et la ligne de télégraphe seront construits immédiatement. Il semble y avoir diversité d'opinions sur les avantages que les deux constructions procureront à la province. Mais examinant tout ce qui a été dit à ce sujet, je crois, comme vos ministres, que ces deux constructions doivent être commencées immédiatement.

Il est bon d'observer que ces deux constructions, le chemin carrossable et la ligne de télégraphe, n'étaient pas demandées par la Colombie britannique qui, au contraire, les regardait comme inutiles. Mais elles furent imposées à la province par lord Carnarvon, à la demande des honorables ministres de la gauche, alors qu'ils occupaient les sièges de la droite :

4. La somme de \$2,000,000 par année, et non pas \$1,500,000, sera le minimum des dépenses pour les travaux du chemin de fer dans les limites de la province, à partir de la date que les études seront suffisamment complètes pour permettre d'appliquer ce montant à des travaux de construction. En fixant ce montant, j'ai compris que comme il est dans l'intérêt du gouvernement fédéral de hâter autant que possible l'achèvement de ces travaux que l'on va entreprendre, on dépensera au-dessus de \$2,000,000 autant qu'il sera possible chaque année.

5. Enfin, le ou avant le 31 décembre 1890, le chemin de fer sera terminé et ouvert à la circulation depuis la côte du Pacifique jusqu'à un point de l'extrémité ouest du lac Supérieur, point auquel il se reliera aux lignes de chemin de fer actuellement existantes sur une certaine partie du territoire des États-Unis, et aux lignes de navigation sur les eaux canadiennes. La construction actuelle du reste du chemin de fer, au nord du lac Supérieur, ne me semble pas nécessaire pour le moment, et l'époque où l'on commencera ce te entreprise devra dépendre du développement de la région. J'espère néanmoins que le jour n'est pas très éloigné où il y aura une ligne continue de ce chemin de fer sur le territoire du Canada, et je considère

cette partie du projet comme différée plutôt qu'abandonnée.

L'autre soir, l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) a fait appel aux représentants de la province de Québec, en insinuant que cette disposition du gouvernement à faire des dépenses seulement sur l'extrémité ouest de la ligne, à l'exclusion de la partie située au nord du lac Supérieur, était préjudiciable aux intérêts de cette province. Mais nous voyons, par cette convention, passée par les honorables messieurs de la gauche alors qu'ils siégeaient de ce côté-ci de la Chambre, qu'ils s'étaient engagés à dépenser autant que possible, au moins \$2,000,000 chaque année, à la Colombie britannique, sur la terre ferme, et que la section au nord du lac Supérieur était différée indéfiniment, abandonnée même, suivant toutes les apparences. Voici, les termes dans lesquels le rapport du conseil privé acceptait ces conditions. Le rapport est daté du 18 décembre, 1874 :

“ La minute du conseil du 17 septembre renferme un exposé des motifs pour lesquels il ne devrait pas être insisté sur quelques-uns de ces détails, mais par le vif désir de faire disparaître toute difficulté, le gouvernement a déclaré qu'il était prêt à faire ces nouvelles concessions afin de ne pas faire obstacle au règlement immédiat d'une question aussi irritante, vu que les concessions suggérées pouvaient se faire sans violer l'esprit d'aucune résolution parlementaire ni la lettre d'aucune disposition légale.”

Ainsi, la raison mise en avant pour dépenser deux millions au moins par année à la Colombie britannique, après les explorations faites, en outre des dépenses à l'extrémité est de la ligne, était que cela pouvait se faire sans violer l'esprit d'aucune résolution parlementaire, ni la lettre d'aucun engagement. Et cela, après avoir imposé un excédant de \$3,000,000 de taxes sur le montant auquel elles s'élevaient lorsque la province fut admise dans l'union, après que la première résolution si souvent mentionnée et limitant les engagements fédéraux, eut été adoptée par les Chambres. Voici la suite du rapport du conseil :

“ Le comité du conseil prie respectueusement Votre Excellence de vouloir bien faire part à lord Carnarvon qu'il apprécie à un haut degré la complaisance avec laquelle Sa Seigneurie a offert ses bons offices pour aider au règlement de l'affaire en litige, tout en lui assurant que tous les efforts seront faits pour arriver au résultat désiré.”

Quand lord Carnarvon lira les débats

de cette Chambre ; quand il lira les déclarations diverses faites à différentes époques par l'honorable chef du gouvernement d'alors et par un de ses partisans qui avait, quelques temps auparavant, fait partie de l'administration et y rentra plus tard, il sera choqué de la perfidie des hommes d'État canadiens. La comparaison ne nous fera certainement pas grandir dans l'estime des hommes d'État anglais. Lord Carnarvon accepta les remerciements dans l'esprit qui animait ceux qui les lui offraient. Le 4 janvier, il écrivait :

“ J'ai reçu ce témoignage avec beaucoup de plaisir, et je me réjouis réellement d'avoir pu contribuer au règlement d'une question aussi difficile, règlement qui, je l'espère, fera disparaître tout sujet de malentendu entre la Colombie-britannique et le Canada, tout en assurant l'exécution de travaux publics auxquels s'intéresse l'empire même.”

L'honorable député de Durham-Ouest a déclaré, dans son discours, que quelques mois après cet échange de correspondance et de compliments avec lord Carnarvon, il entra au ministère avec l'entente formelle que ces conditions seraient abandonnées. J'ai trop bonne opinion de lui et de l'honorable député de Lambton pour croire, un instant, que semblable pacte ait été conclu. Il prétend, c'est vrai, que le projet de la ligne d'Esquimalt et de Nanaimo ayant été abandonné, les conditions Carnarvon n'étaient plus applicables. Il prétend que l'offre de \$750,000 était une compensation pour l'abandon de ces conditions. Tout cela est inexact. La ligne d'Esquimalt et de Nanaimo était promise en dehors des termes de l'union et comme compensation pour le non-accomplissement de la condition d'après laquelle la ligne principale devait être construite en 1881. Quand le bill pourvoyant à la construction de cette ligne fut rejeté au Sénat, le gouvernement se trouva obligé de fournir une compensation pour le délai des travaux sur la terre ferme. Il offrit une compensation sous forme d'octroi d'argent ; c'est, en effet, la somme que l'honorable député de Lambton offrait, comme subvention, à une compagnie particulière pour construire la ligne sur l'île.

Cette offre n'était donc aucunement un abandon des conditions Carnarvon, mais plutôt une confirmation, une admission qu'elles étaient obligatoire, un accomplissement, sous une autre forme, de ces mêmes conditions.

M. WHITE.

Mais, monsieur l'Orateur, on dit que le gouvernement est engagé à ne pas continuer la ligne si ces travaux doivent entraîner de nouvelles taxes. Lorsque le premier ministre soucrivit aux conditions Carnarvon, quand il passa le contrat avec la Colombie britannique, il fit voter \$3,000,000 de taxes nouvelles pour le mettre à même de remplir ces conditions. Voici la déclaration de l'honorable député de Lambton telle que formulée dans l'arrêté du conseil en date du 23 juillet 1874, et dont minute fut envoyée en Angleterre, pour l'information du gouvernement impérial :

“ Cependant, le gouvernement actuel avait tellement à cœur de faire disparaître tout sujet possible de se plaindre, qu'il prit des mesures pour augmenter considérablement les droits de manière à se mettre en position de conclure des arrangements pour faire commencer, aussitôt que possible, les travaux aux premières parties du chemin et dans les endroits difficiles ; en même temps on dépêcha à la Colombie-britannique un agent spécial de confiance dans le but avoué de conférer avec le gouvernement de cette province et de pouvoir s'entendre sur la ligne de conduite à suivre de manière à donner satisfaction à la Colombie britannique, tout en répondant aux exigences de la position où se trouvait placé le pays.”

Telle est la déclaration faite au gouvernement impérial, sous la responsabilité des honorables messieurs de la gauche. Ces honorables messieurs déclarent qu'ils ont envoyé à la Colombie britannique un agent porteur de la nouvelle que nos taxes avaient été augmentées de \$3,000,000 pour nous mettre en mesure de remplir les conditions relatives à ce chemin de fer. Et ces honorables messieurs viennent nous dire que nous manquons à l'honneur parce qu'en imposant un fardeau beaucoup moindre au peuple, nous voulons remplir les conditions auxquelles ils s'engageaient à se conformer moyennement un surcroît de taxes de \$3,000,000.

Mais voici un autre rapport. Afin de mettre le gouvernement à même de remplir les conditions et dans l'impossibilité de s'y soustraire, un autre arrêté du conseil, en date du 8 juillet, nous informe que les taxes ont été portées à 15 pour cent.

Voici les termes mêmes de cette déclaration :

“ Pour permettre au gouvernement de mettre à effet ces propositions qu'on espérait voir acceptées par la Colombie britannique, le taux moyen des droits a dû être porté à 15 pour cent, la session dernière. Les droits de douane ont été élevés de 15 à 17½ pour cent, et les

droits d'accise, sur les spiritueux et le tabac, d'un chiffre correspondant, ce qui donnera une augmentation de taxes de \$3,000,000 pour l'année."

Ainsi donc, le gouvernement déclare que cette augmentation de taxes a été décidée précisément pour le mettre à même de remplir les conditions Carnarvon; et aujourd'hui, ces messieurs protestent devant le pays, s'opposent au programme du gouvernement et ne veulent pas qu'il remplisse ces conditions de crainte de voir augmenter les taxes, bien que le gouvernement leur assure qu'il n'y aura aucune augmentation dans ce sens. Comme je le prouverai tout-à-l'heure, l'ex-premier ministre n'était jamais revenu sur ces engagements avant cette année.

Chaque session, l'honorable député de Lambton s'empressait de reconnaître l'obligation où il se trouvait de remplir les conditions Carnarvon. Chaque session il nous renouvelait les assurances les plus formelles.

Je citerai quelques passages de ses discours à ce sujet. Voici ce qu'il disait, en 1876, en soumettant la partie de son programme relative au chemin de fer du Pacifique—et à cette époque, l'honorable député de Durham-Ouest était membre de l'administration et, par conséquent, est responsable de chacune de ces paroles :

"Dès le début, nous avons compris que s'il nous était impossible de nous conformer, à la lettre, aux engagements pris par nos prédécesseurs, la bonne foi du pays exigeait que l'administration fit tous les efforts raisonnables pour remplir les engagements pris avec la Colombie britannique, sinon en entier, du moins les parties qui pouvaient contribuer au bien-être du pays et satisfaire cette province qui aurait pu se plaindre si, de notre part, nous eussions mis de la mauvaise foi dans l'exécution de ces engagements.

"En ce qui concerne l'entreprise, je déclare que j'ai toujours été en faveur de la construction d'une voie ferrée à travers le continent, mais je n'ai jamais cru que nous pourrions construire cette ligne dans la période que l'honorable premier ministre a imposée au parlement et au pays."

C'est-à-dire en 1881. Après avoir longuement expliqué les études et explorations déjà faites, et avoir signalé les avantages de la passe de la rivière aux Pins, il continuait :

"Mais on objectera que, si nous adoptons ce tracé, il faudra l'étudier, ce qui retardera la construction, retard qui n'aurait pas lieu si nous adoptions le tracé déjà étudié. Si, tout en insistant sur les obligations prises par le gouvernement fédéral, la Colombie britannique

considérerait les intérêts généraux du pays, elle ne trouverait, certe, pas mauvais que l'on fasse des études plus complètes du pays avant de commencer les travaux. Mais, en face de l'irritation qui existe à la Colombie britannique et des plaintes qu'elle répète constamment, il est douteux qu'on puisse suivre pareille marche, bien qu'elle dût avoir pour résultat des avantages permanents. Supposant donc—ce qui est presque une certitude—que la ligne traversera les Montagnes-Rocheuses par la passe de Jasper House, le tracé se trouve assez bien défini de l'Est à l'Ouest."

Ainsi, monsieur l'Orateur, à cette époque, le gouvernement déclarait ne pas vouloir entreprendre de nouvelles explorations, de peur de retarder le commencement des travaux. A cette époque, l'honorable député de Durham-Ouest siégeait à côté de l'ex-premier ministre. Pendant la même session l'ex-ministre des finances, parlant de taxes, déclara un déficit de \$1,900,000 et modifia le tarif en vue d'augmenter nos taxes, et cela après la déclaration de l'ex-premier ministre. Or, malgré ce déficit, malgré l'augmentation des taxes, l'honorable député de Lambton nous déclarait que, vu l'importance de remplir cette convention en commençant de suite les travaux, il était prêt à abandonner les explorations dont les avantages ne seraient pas évidents à première vue.

Dans le même discours, l'honorable monsieur disait :

"Voici quel était notre programme : Il est impossible de commencer la construction à la Colombie britannique, avant d'avoir surmonté les premières difficultés en explorant soigneusement le pays et fixant le tracé qui devra être adopté définitivement. D'après l'exposé que je viens de faire, on voit qu'un personnel énorme a été employé et une somme considérable dépensée à la Colombie britannique, et la population de cette province a tort de se plaindre que nous n'avons pas exécuté les travaux avec toute la diligence possible. Le gouvernement a donné à l'ingénieur en chef des instructions qu'il a répétées à son personnel et d'après lesquelles les travaux doivent être poussés avec toute la rapidité possible."

Dans le même discours, pour donner une nouvelle preuve de sa sincérité, de sa ferme détermination d'exécuter l'entreprise, il parle, dans les termes suivants, des lisses d'acier qu'il a expédiées à la Colombie britannique :

"On a prétendu que, si cette ligne ne doit pas être construite, les lisses expédiées à la Colombie britannique sont parfaitement inutilisées. C'est une grave erreur; si nous pouvons commencer la construction à la Colombie britannique, l'année prochaine, ces lisses seront

requis. Il serait impossible de commencer la construction, à la Colombie britannique, sans avoir les lisses sur place.

“ Il y a cinq mille tonnes de ces lisses à la Colombie britannique et si nous nous sommes trompés en les y expédiant, c'est seulement par le ferme désir de montrer à la population de la Colombie britannique que nous sommes de bonne foi, que nos paroles ne sont pas vaines et que nous voulons être bien compris.”

Voilà ce que, comme ministre, l'honorable monsieur nous disait en 1876. L'honorable député de Durham Ouest siégeait à côté de lui et était responsable de chacune de ses paroles. Et cela n'empêchait pas l'honorable monsieur de nous dire qu'il avait antérieurement spécifié que ces travaux seraient différés. Je lirai encore un autre extrait des rapports de ce débat. L'honorable député de Cumberland s'exprimait ainsi :

“ J'ai écouté attentivement l'honorable monsieur et je ne puis aucunement comprendre ce qu'il compte faire relativement à la grande question du chemin de fer du Pacifique. Les journaux de la Colombie britannique ont démontré une chose, c'est que le gouvernement a réussi à mettre la question dans une impasse, et que le premier ministre aurait dû faire cet aveu avant de demander à la Chambre un vote d'argent aussi considérable.

“ M. BLAKE · Le dernier paragraphe donne l'explication.

“ M. MACKENZIE : J'ai dit que notre programme consistait à faire tout en notre pouvoir pour remplir les engagements pris par les honorables messieurs de la gauche, et nous ne négligerons rien pour donner satisfaction à la Colombie britannique. J'ai démontré, d'une manière assez concluante, qu'à ma connaissance rien de possible n'a été négligé. J'ignore ce que veut l'honorable monsieur.”

Voilà comment on peut interpréter les conditions faites par l'honorable député de Durham-Ouest à son entrée dans le ministère. Mais une autre autorité nous démontre les intentions de l'ancien gouvernement et cette autorité selon moi, contredit entièrement les déclarations de l'honorable député de Durham-Ouest et prouve qu'il est entré au ministère dans des conditions qui auraient déshonoré le gouvernement qui l'acceptait ainsi.

Lord Dufferin, alors gouverneur-général du Canada, fut envoyé à la Colombie britannique en 1876. Je ne devrais peut-être point employer le mot “ envoyé ; ” mais il se rendit à la Colombie britannique, et son discours prouve que j'ai peut-être raison de dire qu'il y fut envoyé. Il s'y rendit en tous cas. Il parcourut la province. Les honorables messieurs qui

M. WHITE.

ont une tendance à déprécier la Colombie britannique feront bien de lire le discours dans lequel lord Dufferin parle de “ ce glorieux pays.” Mais, monsieur l'Orateur, après avoir fait une tournée dans la Colombie britannique et juste au moment de s'embarquer pour San-Francisco, lord Dufferin fit un discours et la phrase suivante, bien extraordinaire dans la bouche d'un homme de sa position, montre quelle importance il attachait à ce discours :

“ Je me couperais plutôt la main droite que de prononcer une seule parole que je saurais contraire à la vérité.”

Cette déclaration avait pour but de convaincre la population de la Colombie britannique qu'il n'avait parlé qu'en connaissance de cause et avec la ferme détermination de ne dire que ce qu'il savait être parfaitement vrai. L'honorable député de Durham-Ouest sait parfaitement que, d'après la constitution, vu qu'il avait un portefeuille à l'époque, il était responsable de chacune des paroles de lord Dufferin.

Voici un autre extrait de ce discours :

“ Permettez-moi donc de vous assurer, de la part du gouvernement et de la population du Canada, qu'ils ne désirent rien autant que d'appréhender que votre cœur, vos sentiments et vos pensées sont les leurs. De fait, le Canada serait mort à tous les sentiments d'intérêt bien entendu et d'orgueil national, s'il ne se sentait pas heureux d'être uni avec une province si richement dotée par la nature, habitée par une population tellement animée de la loyauté et de la bravoure britanniques, une province qui lui fournira les moyens d'étendre son commerce jusqu'au grand océan Pacifique et aux régions situées au-delà.”

Monsieur l'Orateur, à cette époque, on soupçonnait que l'honorable député de Lambton n'avait pas agi de bonne foi relativement à la convention Carnarvon. Ce soupçon semblait d'autant plus fondé que deux honorables sénateurs, partisans éminents de l'honorable monsieur, et qu'on ne s'attendait pas à voir voter contre aucune mesure du gouvernement, avaient voté contre ce bill ; on soupçonnait que l'honorable monsieur lui-même avait fait rejeter par le Sénat le bill relatif à la section de Nanaïmo.

Voici comment lord Dufferin fait allusion à ce soupçon :

“ Si M. Mackenzie avait agi d'une manière aussi perfide avec lord Carnarvon, avec le représentant de Sa Souveraine en ce pays ou avec vous, il serait coupable d'un acte atroce et dont, je l'espère, pas un autre homme public du Canada, ou de toute autre colonie anglaise,

n'est capable. Je vous déclare donc de la manière la plus formelle—et j'engage mon honneur sur ce point—que M. Mackenzie n'est pas coupable d'un acte aussi perfide que méprisable ; si je l'en avais cru coupable, il eût cessé d'être premier ministre ou j'aurais quitté le pays."

Or, je vous le demande, quelle différence y a-t-il entre cette conspiration pour faire rejeter, au Sénat, la mesure que le ministère favorisait à la Chambre des Communes, et cette conspiration d'aujourd'hui, à l'effet de soulever l'opinion publique pour empêcher l'accomplissement de la convention Carnarvon ?

Lord Dufferin continue :

"Je vis M. Mackenzie le lendemain et jamais homme ne m'a paru plus déconcerté, plus désappointé. Il était venu me voir pour protester contre la décision du gouvernement anglais qui, sur l'avis des officiers en loi de la couronne, lui avait refusé de nommer de nouveaux sénateurs après l'entrée de l'Île du Prince-Edouard dans la Confédération."

Et ces honorables messieurs viennent nous demander aujourd'hui de différer la construction du chemin de fer, de différer l'exécution de cette convention qu'ils voulaient mettre à effet, il y a quelques années, en violant la constitution et en nommant de nouveaux sénateurs. Après avoir discuté la décision du Sénat, monsieur l'Orateur, lord Dufferin ajoutait :

"Mais j'admettrai que le Sénat a fait une chose : il a rétabli, dans leur intégrité, les obligations du traité sur la foi duquel vous êtes entrés dans la Confédération ; il a imposé de nouveau, à monsieur Mackenzie et à ses collègues, l'obligation de vous offrir une compensation pour cette clause de la convention Carnarvon qu'il n'a pu mettre à effet."

Puis il parle de cette offre de \$750,000 comme compensation pour le non-accomplissement de la clause rejetée pour le Sénat :

"En parlant de ces questions, j'ai pour but de bien vous persuader que monsieur Mackenzie, ou le gouvernement du Canada, aient jamais eu l'idée de manquer de bonne foi avec vous. Chaque clause de la convention Carnarvon est aujourd'hui en voie d'accomplissement."

L'honorable député de Durham-Ouest est responsable de cette déclaration. Lord Dufferin a admis ce que j'avance ici et, à ce propos, je prie l'honorable député de Durham-Ouest d'écouter attentivement ce qu'a dit lord Dufferin relativement à la conduite des ministres qui, ayant une forte majorité, chercheraient à

opprimer une petite province qui n'a pas la force numérique pour se défendre :

"Votre faiblesse numérique est réellement votre force aux yeux de toutes les personnes douées de quelque générosité. Loin de nous le jour où, sur aucune parcelle du territoire où flotte le drapeau anglais, la force matérielle, la prépondérance politique, dans sa brutalité, décideront des questions comme celles qui nous occupent. C'est à des hommes comme vous qui avez implanté les lois, les libertés et l'heureuse influence de l'Angleterre parmi les déserts, les rochers et les forêts, grâce à votre indomptable énergie, c'est à vous que l'Angleterre doit l'augmentation de son prestige, la diffusion de sa langue, l'augmentation de son commerce et sa renommée toujours croissante, et malheur au gouvernement, à l'homme d'Etat qui, parce que vous êtes en petit nombre, parce que votre influence politique est encore faible, traiterait avec dédain les représentations de la plus faible et de la plus éloignée de nos provinces, quand même ces représentations seraient exagérées et sans motifs suffisants."

J'attire spécialement, sur ces paroles, l'attention de l'honorable député de Durham-Ouest qui, dans un moment d'erreur, ne s'est plus montré l'homme d'Etat qui songe à la prochaine génération, mais le politicien de village qui ne pense qu'à l'élection prochaine.

Telle était la position en 1876, et je crois avoir démontré, d'une manière incontestable, que les honorables messieurs de la gauche, de leur nombre l'honorable député de Durham-Ouest, étaient engagés à remplir les conditions auxquelles ils avaient souscrit.

En 1877, il fut rumeur—je ne sais si elle était fondée—qu'un des résultats de la visite de lord Dufferin avait été le choix du tracé de Burrard Inlet dont il fut question alors pour la première fois. Jusqu'alors, on avait à peine parlé de ce tracé, et il était bien connu que l'honorable député de Lambton était en faveur de Bute Inlet.

M. MACKENZIE : Je n'hésite pas à répondre que lord Dufferin n'était pour rien là-dedans. Ce tracé fut adopté simplement sur la recommandation des ingénieurs. L'honorable monsieur a raison de dire que, pendant longtemps, j'ai été en faveur de Bute Inlet, jusqu'au moment où j'ai cru qu'on pouvait choisir un meilleur tracé.

M. WHITE : Le nom de la personne qui a suggéré ce changement importe peu à mon argumentation. Je rapporte seulement la rumeur qui avait cours alors, et l'honorable monsieur, connaissant les faits, la contredit.

C'est en 1877 que le tracé de Burrard Inlet fut mentionné en parlement pour la première fois d'une manière sérieuse.

L'honorable député de Cumberland demanda à l'honorable député de Lambton si, par certaines déclarations qu'il venait de faire, on devait comprendre que le gouvernement avait l'intention d'adjuger le contrat sans consulter les Châmbres. Monsieur Mackenzie répondit : "Certainement non ; j'ai dit que nous espérons avoir la soumission prête pour la prochaine session." En sorte qu'en 1877, pas plus qu'en 1876, il n'était question d'abandonner la ligne de la Colombie britannique ou de violer la convention Carnarvon ; au contraire, le gouvernement du jour agissait de bonne foi pour remplir cette convention.

En 1878, monsieur l'Orateur, la dernière fois que l'honorable monsieur eut le privilège de faire une déclaration comme ministre, il parla des explorations qui avaient été faites en vue de construire la section de la Colombie britannique. Dans tous ses discours, du commencement à la fin, il se monta parfaitement sincère dans sa détermination de commencer les travaux sur la terre ferme. Il spécifia même que les partis envoyés pour faire les explorations, avaient parcouru 47,000 milles et que l'on avait fait des mesurages verge par verge, sur un parcours de 12,000 milles, ou près de cinq fois la longueur de la ligne, quand elle sera complète du lac Nipissing à l'océan Pacifique. Il donnait ensuite les raisons pour lesquelles il désirait continuer les travaux :

"Si des considérations politiques ne s'imposaient pas au gouvernement, si nos engagements avec la Colombie britannique ne nous obligeaient pas à pousser les travaux aussi rapidement que possible, à "commencer de suite," pour me servir de l'expression de l'honorable député de Vancouver, (monsieur Bunster)—nul doute qu'il serait désirable de consacrer deux autres années à explorer toute cette région qui est comparativement inconnue. Mais il me semble, monsieur l'Orateur, que nous devons nous guider sur les recommandations de l'ingénieur en chef. Dans le moment, le gouvernement n'a pas encore adopté de tracé ; mais, comme je viens de le dire, il ne se guidera, dans toute cette entreprise, que sur ce que lui conseillera l'intérêt public."

Telle est la déclaration que fit l'honorable monsieur la dernière fois qu'il parla dans cette Chambre en qualité de ministre. Qu'arriva-t-il ensuite ? Le parlement fut prorogé, les élections générales

approchaient et l'honorable monsieur demanda des soumissions pour cette même section du chemin de fer dont on nous demande aujourd'hui de différer la construction. Que devons-nous inférer de là ? Les gouvernements qui ne se croient pas impopulaires, ne font pas semblables démarches à la veille des élections générales. Il demanda ces soumissions parce que l'opinion publique était profondément pénétrée que l'honneur du pays était engagé dans cette affaire. Pendant quatre sessions, il avait déclaré que les travaux commenceraient sitôt que les explorations seraient terminées. Il est vrai qu'il insinua—et cette insinuation m'a étonné autant qu'elle étonnera la Chambre quand j'en fournirai les preuves—il insinua qu'il demandait des soumissions, non pas avec l'intention de commencer les travaux, mais pour s'assurer combien ils coûteraient, et cela après toutes les explorations faites, après avoir reçu tous les rapports des ingénieurs. Son seul objet, en lançant cette annonce d'un bout à l'autre du pays, en engageant les entrepreneurs à faire des frais pour s'assurer de la nature des travaux et préparer leurs soumissions était de s'assurer du coût de l'entreprise, sans avoir aucune intention de commencer les travaux. En agissant de la sorte, s'il avait l'intention de tromper ses amis, il réussit à merveille. Voici ce que disait le *Globe* du 20 septembre dernier. Je ne fais pas cette citation parce qu'elle est empruntée au *Globe*, mais parce qu'elle montre quelle était l'opinion générale relativement à l'intention qu'il avait en demandant des soumissions :

"Les résolutions de sir Charles Tupper concernant le chemin de fer du Pacifique, proposaient de construire 125 milles de la ligne à la Colombie britannique pendant la présente saison. Cette promesse induisit les députés de cette province à voter pour un tarif qui leur était si préjudiciable. Depuis lors, on les amuse avec des histoires d'explorations, d'études, de garanties, d'achats de lisses d'acier et des annonces à l'effet que les opérations vont bientôt commencer. La saison est avancée, rien n'a été fait et si l'on commençait maintenant, on ne pourrait faire que bien peu avant l'hiver. Si M. Mackenzie était resté en charge, une grande partie de la ligne serait aujourd'hui construite et donnerait accès à l'intérieur. La population de la Colombie britannique peut bien déplorer sa folie d'avoir laissé échapper "l'oiseau qu'elle avait dans la main."

Telle est l'impression que fit l'honorable monsieur. Peu après, monsieur l'Orateur

teur, on annonça que le tracé de Burrard Inlet avait été choisi et que, conformément à cette décision, le gouvernement demandait des soumissions.

Voici ce que disait, à ce sujet le *Globe* du 27 octobre :

“ Il y a précisément un an, M. MacKenzie, alors ministre des travaux publics, se préparait à adjuger les contrats pour la construction d'une ligne d'environ 120 milles entre Yale et Kamloops et commençait à faire transporter les lisses d'Esquimalt sur la terre ferme. A son avènement, l'administration actuelle contre-manda l'ordre de transporter les lisses et abandonna le projet de construire la ligne de Yale à Kamloops....

“ En d'autres termes, le gouvernement devra, de deux choses l'une, ou reconnaître que, par son incompétence, il a perdu toute une année, ou avouer qu'il n'a jamais eu l'intention de construire la ligne et ne cherchait qu'à temporiser pour tromper la bonne foi des malheureux habitants de l'île.”

Telle était l'opinion du *Globe* relativement à l'honorable monsieur. Il ne dit pas qu'on aurait dû différer les travaux, mais qu'on a perdu du temps en ne les commençant pas plus vite.

Mais j'ai des preuves plus fortes que celles-là : j'ai le témoignage de l'honorable député de Lambton lui-même, témoignage que les honorables messieurs de la gauche acceptent peut-être. Je veux parler d'un discours prononcé par l'honorable monsieur, l'an dernier. Il n'était pas ministre alors ; il aurait pu, alors, s'humilier comme il le fait aujourd'hui. Mais non. Voici les assurances qu'il nous donna :

“ La droite trouvera toujours que l'opposition est prête à examiner toutes les questions au point de vue national. Nous reconnaissons, comme Canadiens, l'obligation qui nous est imposée. Pendant notre tenure d'office, aucun ministre n'aurait pu, plus que nous, remplir les obligations contractées par les honorables messieurs de la droite, lorsque la Colombie britannique fut admise dans la Confédération. Non-seulement, nous avons respecté ces obligations nationales, mais, jusqu'à un certain point, nous avons risqué notre existence, comme gouvernement, et notre position politique pour accomplir les promesses que les honorables messieurs de la droite avaient faites.”

Aujourd'hui, ces honorables messieurs n'ont plus à risquer leur position politique pour accomplir, le mieux possible, les promesses faites par leurs adversaires. Puis, de son siège parmi l'opposition, comme il l'avait fait quand il était ministre, l'honorable monsieur déclare quel est son programme :

“ Voici quel était notre proposition : D'abord nous avons essayé de faire modifier les conditions. Nous avons envoyé un agent à la Colombie britannique et, ultérieurement, lord Carnarvon a offert ses bons offices pour arriver à une entente avec cette province. Il fut convenu que nous essaierions de terminer, en 1890, la ligne du lac Supérieur à la Colombie britannique, que, chaque année, nous dépenserions une certaine somme à la Colombie, une fois les explorations terminées et le tracé choisi. Jusqu'à l'an dernier, les explorations étaient insuffisantes pour fixer notre choix. Si tôt que nous eûmes les renseignements nécessaires, nous adoptâmes le tracé de Burrard Inlet et nous demandâmes immédiatement des soumissions pour la construction de cette partie de la ligne.”

Telle est la déclaration de l'honorable monsieur. Mais un passage de son discours va plus loin. On se rappelle quel était le programme de l'honorable ministre des chemins de fer. Il demandait à la Chambre de déclarer que le choix du tracé de Burrard Inlet était prématuré, de l'autoriser à faire de nouvelles explorations et à adjuger le contrat pour 125 milles de la ligne sitôt que les explorations seraient terminées. Que répondit l'honorable député de Lambton à cette proposition ? Voici un passage de son discours, et je prie la Chambre de le bien noter :

“ Je ne vois pas comment la Chambre pourrait autoriser le gouvernement d'abord à choisir un tracé, puis sans le lui faire connaître, adjuger le contrat pour 125 milles. Si le gouvernement demandait d'adjuger un contrat suivant un tracé bien étudié, je ne blâme ais pas ses partisans d'appuyer pareille demande, et s'il demandait l'autorisation de construire 125 milles suivant le tracé que je crois le meilleur, j'appuierais cette proposition ; mais je ne saurais appuyer une proposition d'autoriser le gouvernement à construire une partie de la ligne sans que la Chambre sache où les deniers publics seront dépensés.”

Cela veut dire que si l'honorable ministre des chemins de fer n'est pas tenu de choisir le tracé le plus avantageux à la Colombie, s'il eût demandé, l'an dernier, l'autorisation de construire 125 milles suivant le tracé de Burrard Inlet, l'honorable monsieur et, naturellement, tout son parti auraient appuyé cette demande. Or, monsieur l'Orateur, d'où vient ce changement ? Certainement, notre position financière n'était pas meilleure l'an dernier que cette année. Les affaires n'allaient pas mieux. Nous n'avions pas une meilleure perspective de coloniser le Nord Ouest.

Pourquoi donc avoir approuvé ces dépenses l'an dernier et demander, cette année, que les travaux soient différés ?

Voici la raison : Un honorable monsieur qui ne siégeait pas, l'an dernier, dans cette Chambre, y est aujourd'hui ; l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) nous est revenu. Voilà pourquoi la gauche fait cette proposition. Ceux qui ont suivi sa carrière politique depuis 1867, savent qu'il n'a jamais dédaigné la place de chef du parti et qu'aujourd'hui, il ne la dédaigne point encore. Il y aspire maintenant. Mais je lui dirai que celui qui n'est pas bon partisan, ne fera jamais un bon chef. Que résulte-t-il de ses tergiversations ? Non content d'imposer à son parti un nouveau programme, non content de se contredire lui-même, il va plus loin. Ceux qui ont suivi les débats parlementaires, comme je les ai suivis de la galerie, savent que l'incorporation des territoires du Nord-Ouest a toujours reçu l'appui de l'honorable député de Lambton. Il a toujours été en faveur de la colonisation de ces territoires et jamais, jusqu'à hier soir, il n'avait rien dit pour les déprécier. Mais ceux qui, comme je viens de le dire, ont suivi les débats du parlement, se rappellent la rupture qui eut lieu entre le député (alors) du comté de Bruce-Sud (M. Blake) et l'honorable député de Lambton lorsque celui-ci appuya l'ancien gouvernement dans son projet d'annexer les territoires du Nord-Ouest. Ils se rappellent que l'honorable député (alors) de Bruce-Sud quitta la Chambre de dépit et ne vota pas. Non satisfait d'avoir placé son chef dans une position aussi humiliante, en l'induisant à renier sa carrière politique, il l'a forcé à passer deux heures, hier soir, dans ce triple discours des honorables députés de Durham-Ouest, Norfolk-Nord et Lambton, discours annoncé par ce dernier, à lire des extraits de rapports et de brochures qui, s'ils étaient exacts, auraient prouvé que l'honorable député de Durham-Ouest avait raison de ne pas vouloir incorporer le Nord-Ouest et que l'honorable député de Lambton avait eu tort d'appuyer le gouvernement sur ce point.

L'honorable député de Durham-Ouest nous a dépeint, comme merveilleux, le développement de l'Ouest. Ce que tous les représentants, à gauche et à droite, doivent trouver merveilleux, c'est que les honorables messieurs de la gauche trouvent beau tout ce qui est américain et ont une opinion contraire de tout ce qui

existe en Canada. Il a parlé de deux Etats—le Kansas et le Nébraska—comme ayant progressé rapidement, et il a expliqué ce progrès par les grands avantages que ces Etats possèdent sur le Nord-Ouest canadien.

L'honorable monsieur a longuement insisté sur ce qu'il appelle "la source de recrutement" que les Etats de l'Ouest trouvent aux Etats-Unis et, comme preuve de cette assertion, il nous a dit que, de 1850 à 1860, 81 pour cent des habitants de l'Ouest étaient américains et 19 pour cent étrangers ; que de 1860 à 1870, la proportion était de 19 à 21 pour cent. Puis il a démontré que nous ne pouvons espérer atteindre ce merveilleux développement dans notre Nord-Ouest ; que nous n'avons point de "source de recrutement" comme les Etats de l'Ouest. On voit que l'honorable monsieur se plaît à élever une muraille de Chine pour empêcher les émigrants de venir dans notre pays, en le dépréciant par tous les moyens.

On a parlé, deux ou trois fois, du grand nombre des Canadiens qui émigrent aux Etats-Unis. Nul doute que cette émigration a eu lieu. Mais il est bon de rappeler que, d'après le recensement de 1870, 1.26 pour cent de la population des Etats-Unis est composé de Canadiens et que, dans l'Amérique Britannique du Nord, il y a 1.85 pour cent de citoyens américains. Cela renverse assez bien la muraille de Chine et prouve que les émigrants vont d'un pays à l'autre. Mais après avoir prouvé, à sa satisfaction, que nous ne pouvons attirer d'émigrants dans notre Nord-Ouest, l'honorable député de Durham-Ouest se demande à quoi servira aux anciennes provinces la population qui s'y rendra. Puis, mentionnant le fait que les manufactures de l'Est trouveront un marché dans l'Ouest, il demande, avec le cynisme qu'on lui connaît, si la politique nationale n'a pas d'effet là-bas. Or, monsieur l'Orateur, il est notoire qu'aux Etats-Unis où la protection existe dans l'Est comme dans l'Ouest, le développement de l'Ouest a contribué à fournir des marchés aux manufactures de l'Est. C'est tellement le cas que le groupe des Etats manufacturiers a vu sa population augmenter dans la même proportion que tous les Etats-Unis. Toutes les personnes qui ont étudié le courant de l'émigration admettront, malgré les observations de l'honora-

ble député de Norfolk-Nord, (M. Charlton,) que la population des Etats-Unis a une tendance à émigrer dans les nouveaux territoires. Des localités qui étaient des centres vers lesquels se dirigeait l'émigration, il y a dix ans, fournissent aujourd'hui des émigrants à l'Ouest. Or, comme nous possédons de nouvelles régions au Nord-Ouest, presque les seules régions entièrement nouvelles sur le continent de l'Amérique du Nord, nous verrons, avec le temps, le même mouvement se produire, de l'Est à l'Ouest, sur notre territoire, outre que nous aurons une forte émigration de l'ancien monde.

L'honorable député de Durham-Ouest nous a dit encore, pour expliquer comment nous ne pouvons compter sur une forte émigration, que les Irlandais n'émigreront probablement pas au Canada; et nous avons entendu, de sa bouche, un appel aux sympathies irlandaises, appel qui indique peut-être que les Irlandais, et non plus les Ecossois, domineront, à compter de ce jour, dans le parti libéral. S'il eût voulu être juste envers son pays, il nous aurait dit que, dans aucune partie de l'Amérique du Nord, les Irlandais n'occupent une meilleure position qu'au Canada. Que se passe-t-il actuellement aux Etats-Unis? Le parti au pouvoir est violemment opposé aux Irlandais, et les meilleurs dessins du grand caricaturiste républicain Nast sont des appels aux antipathies irlandaises des Américains. Voit-on rien de la sorte parmi nous? Sur aucune partie du continent, les sentiments religieux et nationaux des Irlandais ne sont mieux respectés qu'au Canada. Dans l'acte même qui ouvre le nouveau territoire, il y a une clause prescrivant que les catholiques irlandais auront des écoles où leur croyance religieuse sera enseignée. Quand l'honorable monsieur a fait appel aux sympathies irlandaises,—moyen de s'assurer une alliance et de former son parti, il aurait bien pu ne pas omettre ce détail relatif à la position de la race irlandaise en Canada. Nulle part la race irlandaise n'a obtenu une meilleure position politique, commerciale ou professionnelle que dans les provinces de l'Amérique Britannique du Nord.

Mais je suis heureux que l'honorable monsieur admette que les chemins de fer constituent le secret du développement des Etats-Unis. Cela ne fait pas de doute. En 1860, il y a vingt ans, la république

américaine ne comptait que 36,635 milles de chemins de fer; en 1878, elle en avait 81,841; chaque année, on y construit 2,845 milles de voies ferrées, ce qui représente plus que toute la longueur du chemin de fer canadien du Pacifique. Tout en admettant qu'à ces chemins de fer est dû le développement prodigieux des Etats de l'Ouest, il veut qu'un des articles du nouveau programme de son parti soit de ne plus construire de chemins de fer en Canada.

L'honorable député de Norfolk Nord, parlant, l'autre soir, de l'impossibilité de développer notre Nord-Ouest—car cette prétendue impossibilité semble être le thème favori de l'opposition— a dit que les Etats de l'Ouest avaient bien peu progressé de 1800 à 1830. Il était bien à court d'arguments lorsqu'il a fait valoir celui-là. Il est vrai qu'à cette époque, les Etats de l'Ouest n'étaient point peuplés. Je crois que leur population était de 760,000, et celle de tous les Etats-Unis de 12,866,020 âmes. Mais, depuis lors, le développement des Etats de l'Ouest a été exactement en proportion de la construction des chemins de fer.

Jusqu'à cette époque l'émigration européenne aux Etats-Unis était presque nulle. C'est un fait assez curieux que, de 1815 à 1840, l'émigration des Iles britanniques vers les provinces de l'Amérique britannique du Nord a excédé l'émigration aux Etats-Unis de 82,000 âmes. Jusqu'à 1847, année de la famine en Irlande et de la terrible fièvre de bord, l'émigration des Iles britanniques, au Canada, a été de 746,163 et l'émigration aux Etats-Unis de 780,048, ce qui ne laisse qu'une différence de 24,000 en faveur des Etats-Unis.

Mais depuis cette époque, l'émigration aux Etats-Unis a été considérable parce que les territoires de l'Ouest attiraient des émigrants des Etats-Unis de l'Est, ce qui faisait de la place pour les émigrants de l'ancien monde. D'après le recensement, 645,608 émigrants sont venus du Royaume-Uni en Canada, de 1847 à 1870, pendant que 3,692,624 se rendaient aux Etats-Unis.

La mère-patrie nous offre une excellente "source de recrutement" pour l'émigration au Canada. Malgré une émigration énorme, la population augmente toujours. De 1860 à 1870, elle a envoyé, dans toutes les parties du monde,

y compris l'Australie, le Canada et les Etats-Unis, 1,571,729 émigrants et, malgré cela sa population a augmenté de plus de deux millions et demi pendant la même période. Cela prouve que les Iles britanniques offrent une précieuse "source de recrutement" pour le Canada. On nous dit que nous n'attirons pas beaucoup d'émigrants au Nord-Ouest. L'honorable député de Durham-Ouest prétend que de 1860 à 1869, les Etats-Unis ont vendu 17,770,000 acres de terres et 47,170,000 acres de 1860 à 1869.

M. BLAKE : Pas vendu, mais cédé et vendu aux colons.

M. WHITE : J'ai compris colonisés ou acquis par les colons. Il n'a pas parlé des octrois faits aux compagnies de chemins de fer.

M. BLAKE : J'ai spécifié que ce chiffre ne comprenait pas les octrois pour chemins de fer.

M. WHITE : C'est ce que j'ai compris. Mais que voyons-nous ? Le gouvernement des Etats-Unis a cédé aux compagnies de chemins de fer 192,308,311 acres et jusqu'au 30 juin 1879, ces compagnies en avaient vendu 43,698,068. En 1877, treize compagnies américaines ont vendu 1,006,266 acres et, en 1878, leur vente a été de 2,570,744 acres. Seize de ces compagnies ont vendu leurs terres au prix moyen de \$5.70 l'acre. Cela prouve que les compagnies de chemins de fer des Etats-Unis ont dépassé le gouvernement, que les émigrants se sont rendus vers l'Ouest et ont payé des prix élevés pour les réserves de chemins de fer quand ils pourraient obtenir des homesteads ou des préemptions pour rien ou presque rien ; cela prouve les bons résultats de l'organisation parfaite grâce à laquelle ces compagnies ont été intéressées à coopérer à la colonisation du pays. Depuis le commencement du siècle, la vente des terres, aux Etats-Unis, a produit \$204,447,473.

Ces chiffres démontrent que ces terres ont été plus demandées d'année en année ; que les ventes, la concurrence ont toujours été en augmentant. Nous avons donc bien le droit d'espérer qu'à une époque rapprochée, une population considérable s'établira dans notre Nord-Ouest.

L'honorable député de Durham-Ouest a prétendu qu'une autre raison pour laquelle nous ne pouvons espérer d'émigration au Nord-Ouest, c'est que le Canada est grevé d'une forte dette. La

M. WHITE.

dette existe. Je regrette même beaucoup qu'elle soit aussi considérable.

Mais peut-être, au moment de notre plus grande faiblesse, nous prenons des obligations que nous n'aurons pas à renouveler pour des années. Nous faisons de grands travaux, comme ceux de notre système de canaux ; nous approfondissons nos rivières, nous érigeons des phares sur nos côtes, dans l'intérêt du grand commerce que l'avenir amènera vers notre pays. Ces dépenses augmentent certainement notre dette.

Mais si ces améliorations n'ajoutent pas directement à notre revenu—la seule compensation, suivant l'honorable monsieur, qu'une nation doit attendre pour ses dépenses—elles développent nos industries, notre commerce et cette prospérité générale qui vaut bien mieux que quelques dollars provenant de péages sur ces constructions. Voyez le canal Welland ; son revenu direct n'est pas considérable. Et pourtant quel est le Canadien qui s'opposerait à ce qu'on y fasse des améliorations ? Qui songe même au revenu que peuvent produire les péages des navires qui le fréquentent ?

C'est simplement un moyen d'attirer les navires du plus fort tonnage des lacs de l'Ouest dans le lac Ontario et de permettre au Canada de faire concurrence aux Etats-Unis pour l'expédition du grain en Europe. Rien n'est plus injuste que de parler de la dette contractée pour ces travaux, comme si elle se renouvelait chaque année. L'honorable monsieur aurait dû parler franchement de notre dette qui, dit-il, s'est élevée de \$77,706,000, en 1871, à \$147,485,070, en 1879, ou de 89 pour cent, environ.

Puis il compare cette dette avec celles des Etats européens qui ont été contractées non pour des améliorations, mais pour des armements et des guerres destructives. Mais malgré cette augmentation, il n'en est pas moins vrai qu'on calcule une dette d'après l'intérêt annuel qu'elle oblige à payer. Or, la vérité est que si notre dette a augmenté de 89 pour cent, l'intérêt annuel n'a augmenté que de 40 pour cent.

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

M. WHITE : Oui ; mais l'honorable monsieur a mis tant d'emphase dans sa déclaration, que ce détail important n'a pas été remarqué. Tel est l'état des

choses relativement à notre dette dont l'honorable monsieur a tant parlé.

Dans l'intérêt du pays, il n'était pas besoin, ce me semble, de tant parler de la grande augmentation de la dette, pour l'avantage des personnes qui veulent profiter de ce fait; il n'était pas besoin de parler pour ceux qui suivent ce débat et utiliseront les paroles de l'honorable monsieur au détriment du pays, en Angleterre et dans toute l'Europe; il n'était pas besoin de parler de l'augmentation de la dette de manière à en donner une fausse idée. Dans cette augmentation, il y a \$14,000,000 des dettes des provinces assumées par le gouvernement fédéral. Ce n'est pas là une augmentation, mais un transfert de dette.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : C'est là une erreur.

M. WHITE : L'honorable monsieur n'admet-il pas ce point de vue?

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Certainement non.

M. WHITE : Je crois avoir raison; l'honorable monsieur ne saurait prétendre que les dettes des provinces, assumées par le gouvernement fédéral, constituent un surcroît de charges pour le peuple; c'est un simple transfert d'obligations et les taxes sont payées par les mêmes contribuables.

L'honorable monsieur a parlé ensuite des dépenses annuelles du Canada qui représentent \$6.69 par tête, tandis que les Etats-Unis ne dépensent que \$6.13 par tête. Or, quelle est la vérité au sujet de nos dépenses? Il est bon que notre position relativement aux Etats-Unis soit bien comprise, puisque les honorables messieurs de la gauche ne semblent avoir qu'une chose à cœur : persuader aux émigrants qu'ils font bien mieux de s'établir aux Etats-Unis qu'au Canada.

L'honorable monsieur a parlé de la rapide réduction de la dette qui, heureusement, a lieu aux Etats-Unis, parce qu'il est bon que toutes les sociétés libres soient taxées aussi légèrement que possible. Mais l'honorable monsieur n'aurait pas dû perdre de vue que les dépenses de la Confédération canadienne comprennent, en pratique, celles des provinces, et que l'item des subventions aux provinces doit toujours être considéré comme faisant partie des dépenses du Canada.

Quelles sont les dettes des Etats, individuellement, aux Etats-Unis? Quelles

sont les dettes, en dehors de la dette du gouvernement fédéral? Le dernier recensement de 1870 fait voir que les dettes des comtés, des cités et des villes, représentent la somme énorme de \$868,676,758.

La somme prélevée par taxe directe, aux Etats-Unis, pour les dettes d'Etat, de comté, de cité et de ville, s'élève à \$280,591,521.

En 1860, les taxes directes, à part des taxes fédérales, à part du revenu du gouvernement fédéral, se sont élevées à \$94,186,746 et, en 1870, ces taxes se sont montées à la somme de \$280,591,521, soit une augmentation de \$196,404,775 pendant cette période.

L'honorable monsieur nous dit : "Voyez quelles sommes énormes vous prélevez pour droits de douanes!" Or, les droits de douane se montent à 19.62 pour cent de tous les articles, et c'est là une raison, je suppose, pour laquelle les émigrants doivent se rendre aux Etats-Unis au lieu de venir au Canada.

Il aurait dû nous dire également que, sur toutes les importations, payant droits ou admis en franchise aux Etats-Unis, le trésor fédéral perçoit 29.44 pour cent; ou, encore, s'il ne voulait parler que des marchandises sujettes aux droits, il aurait dû nous dire qu'en Canada nous payons 24 pour cent, tandis qu'aux Etats-Unis le trésor fédéral reçoit 45.28 pour cent sur toutes les importations.

Tels sont les arguments qu'on emploie pour prouver qu'on peut à peine vivre en Canada, que nous n'avons rien pour le présent, que l'avenir ne nous offre aucune perspective, et que les émigrants font bien mieux de se rendre aux Etats-Unis que de venir au Canada.

Maintenant, monsieur l'Orateur, j'en viens à la question de la Colombie britannique proprement dite. Il me semble que, d'un bout à l'autre du pays, on semble résolu de déprécier cette province. On nous a parlé de sa population de 12,000 âmes, de la représentation donnée, par une criante injustice, à cette population; on nous a dit que la Colombie occasionne des dépenses énormes au trésor, sans rien nous rapporter; que cette province nous est complètement inutile. Nous avons entendu d'honorables députés nous dire, avec une sorte d'impudence que chacun doit regretter chez des hommes de leur position, que si la ques-

tion du chemin de fer doit nous enlever la Colombie, qu'elle se sépare ! Ils ont presque dit : " Qu'elle se sépare, si le chemin de fer est construit ou s'il ne l'est pas ! " Or, quels sont les faits relativement à cette province ? Je ne mentionnerai pas les chiffres remarquables que l'honorable député de Victoria (monsieur DeCosmos) a cités dans son discours. Il nous a cité des chiffres qui éclaireront, je crois, l'opinion publique en ce qui concerne la Colombie.

Quels ont été, l'an dernier, les revenus de cette province qu'on nous demande de regarder comme sans valeur, dont le développement n'est pas encore commencé, mais qui contient des richesses—j'allais dire des richesses cachées—qui, dans un avenir prochain, en feront une des provinces les plus riches de la Confédération ? L'an dernier, les revenus provenant des douanes, des saisies, de l'accise, des honoraires que paient les matelots, des timbres, etc., ont produit \$572,955.29. Et quelles ont été les dépenses, monsieur l'Orateur ? Je n'admet pas que l'on puisse justement imputer à la Colombie les dépenses des explorations.

Je suis sûr que les habitants de la Colombie auraient été satisfaits de voir commencer les travaux sans aucune exploration. Les frais d'exploration ont été faits pour le bien du Canada en général. Ils ont été faits en vue de trouver le tracé le plus avantageux et d'éviter des dépenses à l'avenir et ne peuvent, par suite, être imputés seulement à cette province. Mais la subvention, les douanes, l'accise, les phares, l'exploration des côtes, les pêcheries, le traitement du lieutenant-gouverneur et du receveur-général, les pénitenciers, l'hôpital, les sauvages, l'administration de la justice, les travaux publics, le service de la poste ont coûté ensemble \$462,172, en sorte que, l'an dernier, il y a eu, en faveur du trésor fédéral, une balance de \$110,782. Telle est la position de la Colombie britannique relativement au Canada.

M. BLAKE : Incluez-vous l'intérêt sur la dette et la subvention ?

M. WHITE : La subvention seulement.

M. BLAKE : Et l'intérêt sur la part de la province dans la dette

M. WHITE : Quel en est le chiffre ? L'ex-ministre des finances aurait-il la bonté de nous le dire ?

M. WHITE

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : D'après le député-ministre des finances, ce montant est de \$97,000.

M. WHITE : Il reste donc encore une balance en faveur du trésor fédéral. Mais je veux signaler le fait que le revenu a été en augmentant dans cette province. Voici quel a été le revenu des douanes de 1874 à 1879 ; je n'ai pas eu le temps d'examiner d'autres détails :

1874.....	\$306,436
1875.....	337,451
1876.....	490,226
1877.....	405,650
1878.....	426,607
1879.....	517,261

Ce tableau montre qu'il y a eu augmentation régulière chaque année, si ce n'est en 1876, année où le revenu a augmenté de près de \$90,000, je ne sais pour quelle raison. A l'exception de cette année-là, l'augmentation a été régulière, de \$306,436 en 1874, à \$517,261 en 1879.

Un autre détail indique, selon moi, que la population de la Colombie est dans la voie du progrès : je veux parler du revenu de la poste. Je constate que, l'an dernier, les revenus de la poste, à la Colombie, ont donné \$18,438, tandis qu'à l'Île du Prince-Edouard, avec ses cent mille habitants, cette province que nous admirons tous comme le jardin du Canada, les recettes de la poste n'ont donné que \$20,840, excédant de \$2,400 seulement sur la Colombie britannique dont la population n'est que de 12,000 âmes. Cela indique, chez la population de la Colombie, un esprit d'entreprise, une intelligence qui font bien augurer de l'avenir de cette province. Pourquoi ne pas espérer que cette section du chemin de fer, à la Colombie, rapportera des revenus directs au trésor fédéral ?

Chacun peut constater, à la bibliothèque, qu'en 1860, 1861 et 1862, tout le monde écrivait des livres sur la Colombie britannique pour démontrer que cette province a des ressources égales à celles d'aucune autre partie du Canada. Rien de plus erroné que de calculer les ressources d'un pays par son aptitude à produire du grain. Nous pouvons cultiver le grain dans notre région de prairies ; à la Nouvelle-Ecosse, nous avons de riches mines de charbon et de fer qui rendront cette province très-riche à l'avenir ; au Nouveau-Brunswick, nous avons des forêts et la construction

des navires qui est une industrie distinctive de cette province; et à la Colombie, nous avons de grandes richesses, particulièrement en mines de charbon, de fer et autres minéraux, richesses qui ont fait tous les Etats puissants et qui rendront la Colombie une des plus riches provinces de la Confédération.

Ainsi donc, à part de toute considération d'honneur national, considération bien puissante selon moi, considération que les honorables messieurs de la gauche ne cessaient de faire valoir quand il siégeaient à droite, et à laquelle ils ne peuvent plus se soustraire, je dis qu'en vue du développement matériel et du bien-être du pays, nous devons travailler au développement de cette province.

L'autre soir, l'honorable député de Norfolk-Nord parlait d'une dépense de \$30,000,000 à la Colombie. On ne demande point à la Chambre de sanctionner pareille dépense actuellement. Voici, tel que je le comprends, le programme de l'administration :

Les honorables messieurs de la gauche admettent que nous devons achever la partie de la ligne donnée à contrat de la Baie du Tonnerre à la rivière Rouge et les 200 milles à l'ouest de la rivière Rouge. Le gouvernement veut, en outre, construire, à la Colombie, 125 milles de chemins qui ouvriront la meilleure partie de cette province, ainsi qu'un grand parcours de navigation; puis il se propose de compléter la ligne, dans la région des prairies, à mesure que les besoins de la colonisation l'exigeront.

La Colombie n'a pas besoin d'une ligne sur le versant Est des Montagnes Rocheuses, tant que la section des prairies ne sera pas terminée. Mais à mesure que l'on construira cette section, la région se peuplera, et quand nous commencerons à en ressentir les avantages, il sera temps de relier la section de la Colombie, et ce sera alors une question importante pour tout le Canada. Cette question n'a pas d'importance actuellement et l'honorable député de Norfolk-Nord n'a pas lieu de parler d'une dépense de \$80,000,000 à la Colombie. Si le programme annoncé est bien rempli, si l'on construit la ligne avec le moins de frais possible, sans nuire à son fonctionnement, si l'on prend tous les moyens d'attirer des colons dans la région des prairies, si nous travaillons au développement de la Colombie,

je crois que, comme résultat, nous arriverons à compléter toutes ces grandes entreprises. Les honorables messieurs de la gauche ne veulent pas cela; ils disent: "Halte!" Ils ne tiennent pas compte des obligations que nous avons contractées. Mais, je comprends bien mal le sentiment public, ou un parti n'établira jamais son succès en répudiant nos engagements au préjudice de l'honneur national.

M. ANGLIN: S'il est une partie de la politique du gouvernement qui, plus que toute autre, ait subi un échec; s'il en ait une qui ait des résultats plus particulièrement désastreux pour le pays tout entier, c'est sans doute celle qui a trait au grand Nord-Ouest.

Il y a quelques années, lorsque le temps sembla être venu de recevoir les territoires du Nord-Ouest dans la Confédération, les membres du gouvernement se sont rendus en Angleterre plutôt comme agents du bureau colonial que comme ministres de la Confédération, et ont conclu un marché intéressant ce pays qu'ils n'auraient jamais dû entamer. Les responsabilités entraînées par l'ouverture et la colonisation de ce territoire, reposent donc entièrement sur le gouvernement.

Le Canada était disposé à accepter le fardeau de ce territoire, mais il avait droit d'espérer que le gouvernement impérial le lui céderait sans l'astreindre à aucune obligation. Le gouvernement anglais a cru devoir soutenir les prétentions de la Compagnie de la Baie d'Hudson à la souveraineté sur tout ce pays, ainsi qu'une compensation pour les droits et privilèges qu'elle était sensée posséder. Le gouvernement, au lieu de demander aux autorités impériales, comme je crois qu'il aurait dû le faire, de transférer ce territoire libre de toute servitude, et de contribuer généreusement aux frais de son développement et de sa colonisation, a accepté l'obligation de payer \$1,500,000 à la compagnie, tout en lui laissant le droit de choisir, dans l'endroit qui lui conviendrait le mieux, cinq pour cent de l'étendue de chaque section réservée à la colonisation. C'est là un fait complètement ignoré des honorables députés de la droite qui ont agi comme si le produit de la vente de toutes les terres du Nord-Ouest devait entrer dans le trésor, alors que vingt pour cent des terres les meilleures et les mieux situées sont la propriété de la compagnie de la Baie d'Hudson. Après

s'être trompés aussi grossièrement, lors de l'acquisition de ce territoire, ils commettent une erreur plus grave encore en l'administrant comme ils le font. Ils ont entraîné le pays dans une guerre avec la population de ce territoire; elle n'a pas amené, heureusement, beaucoup d'effusion de sang, mais elle a produit une animosité et un malaise qui ont persisté plusieurs années. Malgré cela, ils ont persisté dans leur erreur et ont résolu d'annexer la Colombie britannique à la Confédération. On nous disait que si nous ne faisons pas des propositions à cette province, les 10,000 ou 12,000 habitants de son territoire s'annexeraient aux États-Unis.

Mes honorables adversaires ont traité cette question avec la même étourderie, le même manque de logique, qu'ils discutent maintenant celle qui fait le sujet du débat. De nouveau les honorables messieurs se sont montrés très empressés d'accepter la politique et de combler les désirs du secrétaire colonial d'alors. La Colombie britannique, poussée sans doute par le bureau colonial à demander son admission dans l'Union, se présenta avec quelques demandes. Non-seulement les honorables messieurs les ont acceptées, mais ils ont pris au nom du pays l'engagement de commencer dans l'espace de deux ans l'immense entreprise de la construction du chemin de fer du Pacifique et de la terminer dans les dix années suivant l'admission de la Colombie dans l'Union. Cependant je partage l'opinion du député de Victoria, (M. DeCosmos) et je dis avec lui qu'après avoir librement accepté cette adresse, il est hors de la compétence du parlement de prendre l'initiative de changer matériellement les conditions de l'arrangement, et par conséquent j'ai toujours pensé que quoiqu'on ne puisse pas nous obliger à quelque chose d'absolument impossible ou de ruineux pour le pays, nous sommes contraints d'observer la lettre et autant que possible l'esprit des conditions du marché. Les honorables députés de la droite, qui ont accepté cet engagement que tout homme de bon sens devait considérer comme inexécutable, ont déclaré cependant par une résolution que cette entreprise ne constituerait pas un fardeau pour le pays et n'amènerait pas une augmentation de taxes. Ils ont ensuite proposé de confier la construction du chemin à une com-

pagnie à laquelle ils offraient un bonus de \$30,000,000 en argent et un octroi de 50,000,000 d'acres de terre. Ce plan échoua bien avant la chute du gouvernement que soutenaient ces honorables messieurs et ils n'en ont jamais préparé d'autre.

Nous nous sommes opposés, avec toute la force et l'énergie dont nous étions susceptibles, à une union avec la Colombie britannique aux conditions soumises au parlement, parce que nous les considérons comme déraisonnables; nous n'y aurions pas mis d'obstacles, si elles avaient été acceptables.

Nous n'avons pas voulu leur accorder six députés pour une population blanche dont le chiffre n'égale pas celui d'aucun des comtés des honorables messieurs qui siègent autour de moi. Nous nous sommes opposés également à ce qu'une population aussi peu considérable eût trois représentants au Sénat.

Nous n'avons pas voulu nous obliger à commencer le chemin de fer dans deux ans et à l'achever dans dix, comprenant que pour remplir cette condition, il faudrait taxer les ressources de l'empire britannique tout entier.

Nous avons soulevé des objections parce que, comme nous l'avons dit alors et le répétons aujourd'hui, les conditions étaient déraisonnables et impossibles à remplir, mais non parce que nous étions hostiles à l'union fédérale des provinces de l'Amérique Britannique du Nord.

Ceux d'entre nous qui ont proposé le premier plan de Confédération, se sont-ils même opposés au grand projet d'unir l'Amérique Britannique du Nord, à l'accomplissement duquel nous nous sommes trouvés obligés?

Mais nous sommes opposés à un projet que nous jugeons extravagant et impossible, et que tout le monde considère au même point de vue. Nous nous sommes également opposés au mode suivant lequel le gouvernement du jour se proposait de remplir les obligations encourues, parce que nous comprenions pour la plupart que si la compagnie créée par le gouvernement commençait les opérations, nous aurions à contriouer à l'entreprise pour plus que \$30,000,000 et 50,000,000 d'acres de terre.

Nous savons ce qu'a révélé la fameuse correspondance qui a été soumise au parlement et au pays.

Nous savons que l'honorable ministre qui se trouvait alors à la tête du gouvernement se vantait, dans cette correspondance, d'avoir à sa discrétion un certain nombre de députés qu'il pouvait faire voter comme il le désirait, et les événements nous ont montré que les honorables députés de la droite voulaient se mettre entre les mains de sir Hugh Allan et de ses associés.

L'acte du parlement exigeait un dépôt de \$1,000,000, comme garantie de l'exécution des travaux ; on a dit qu'il avait été fait, mais il n'y a jamais eu qu'un simulacre de dépôt. Quelques banques ont donné des chèques acceptés, à la condition expresse que le paiement de l'argent qu'ils étaient sensés représenter ne serait jamais exigé. Enfin cette immense spéculation a entièrement échoué.

Sir Hugh Allan s'est rendu en Angleterre et a essayé de mettre pour \$180,000,000 de bons sur le marché, mais cette spéculation n'a pas réussi ; les capitalistes européens ne trouvaient pas qu'on leur offrait des garanties suffisantes pour la somme énorme nécessaire à l'accomplissement de cette gigantesque entreprise. Ils voulaient des garanties sérieuses et ils n'en ont pas trouvés d'autre que la subvention de \$30,000,000. Ils n'attachaient pas la même valeur aux 50,000,000 d'acres de terre que les honorables députés de la droite. Ces honorables messieurs se sont empressés d'accuser l'opposition d'avoir été la cause de l'insuccès des négociations de sir Hugh Allan en Angleterre, mais cette imputation ne repose sur aucun fondement.

Qu'auraient fait les honorables messieurs s'ils étaient restés au pouvoir ? c'est ce que nous pouvons seulement conjecturer. Ils ne se sont jamais aventurés à dire ce qu'ils auraient fait à la suite du renversement de leur grand projet. Ils prétendent, il est vrai, aujourd'hui, que les efforts qu'ils ont faits pour accomplir l'engagement de construire cette grande entreprise ont dégagé le pays de ses obligations, et ils allèguent que le gouvernement de l'honorable député de Lambton s'est engagé plus qu'ils ne l'ont fait et a imposé au pays des obligations auxquelles ils ne l'avaient jamais astreint.

La seule obligation qui pèse sur le pays est contenue dans la proclamation royale, et elle fait partie de notre constitution ; c'est celle qui pourvoit au commencement

de l'entreprise dans le cours des deux années suivant l'admission de la Colombie britannique, et à son achèvement dans une période de dix années calculée à partir de l'accomplissement de l'Union.

L'honorable député de Cardwell a démontré victorieusement, dans son excellent discours, que l'honorable député de Lambton avait compris le poids énorme des obligations qu'il avait à supporter lorsque ses prédécesseurs ont quitté le pouvoir, qu'il a formé un gouvernement, et qu'il s'est mis immédiatement à l'œuvre pour remplir ces obligations dans leur intégrité.

Mais la Colombie britannique n'était pas satisfaite ; elle était mécontente avant même que les honorables députés de la droite eussent quitté le pouvoir ; elle insistait pour que l'engagement fût rempli à la lettre ; elle ne pouvait être satisfaite que si l'argent du Canada comblait ses coffres.

L'honorable député envoya alors un détachement d'ingénieurs pour explorer le pays, et il a été depuis accusé à maintes reprises d'avoir gaspillé l'argent du public en explorations. Il était important de découvrir et d'adopter la meilleure ligne possible ; on n'a pas à s'occuper maintenant de savoir si l'argent consacré à ces explorations a été oui ou non dépensé en pure perte ; l'honorable député de Lambton a fait exactement ce que lui dictait son devoir, et la Colombie britannique n'a pas été satisfaite. Un appel a été adressé au conseil privé ; il n'était nullement déplacé, attendu que les autorités impériales étaient, jusqu'à un certain point, parties à l'arrangement intervenu entre cette province et le Canada, et qu'elles auraient ainsi pu faire quelque chose pour assurer l'exécution des conditions de la convention. Mais le gouvernement de l'honorable député de Lambton ne s'est pas joint à l'appel, ainsi qu'on l'a représenté, il n'a pas consenti à accepter la sentence arbitrale de lord Carnarvon, ni à se trouver lié par aucune décision, et lorsqu'il a fait des propositions il ne s'est pas engagé à leur accomplissement ; il leur a accordé la considération qu'elles méritaient, mais il a prudemment déclaré, comme les minutes du conseil en font foi, que les résolutions et les actes du parlement, qui pourvoient à ce que les taxes ne fussent pas augmentées, seraient rigoureusement observés. C'est ainsi que

le gouvernement de mon honorable ami le député de Lambton a donné son assentiment aux propositions de lord Carnarvon. Ils n'ont jamais admis, en aucune façon, que lord Carnarvon eut le droit d'indiquer au gouvernement et au Canada ce qu'ils avaient à faire ; mais en sa qualité de secrétaire d'Etat de Sa Majesté, à cause du rang élevé qu'il occupait, on lui a laissé le soin de déclarer si, en faisant la part des circonstances, le Canada n'avait pas fait tout ce à quoi il était obligé.

Les négociations se poursuivirent et lord Carnarvon entreprit d'établir ce que le Canada avait à faire, et ces conditions, ainsi qu'on les a nommées, ont donné lieu à beaucoup de commentaires. Les honorables messieurs de la droite ont répété tant et plus qu'en acceptant ces conditions, le gouvernement libéral avait imposé de nouvelles obligations au Canada, et l'honorable ministre des chemins de fer en particulier a parlé comme si, jusqu'à cette époque, le Canada se trouvait engagé à rien, et que c'était absolument la première fois qu'une obligation positive était imposée au pays, quoiqu'en réalité ces conditions ne fussent qu'une modification des clauses de l'union entièrement favorable au Canada, puisqu'elles nous donnaient dix-neuf ans pour exécuter l'entreprise que les honorables messieurs devaient achever en dix ans. Ce délai constitue donc une modification complète des conditions de l'union.

Malgré cela, cependant, le gouvernement n'a pas accepté d'une façon absolue ; il n'a pas engagé le Canada d'une façon irrévocable à remplir ces conditions. Il est à propos de rappeler les mots employés dans la rédaction des minutes du conseil, relatives aux conditions de lord Carnarvon, afin qu'ils soient bien sus et compris par la population entière du Canada que les honorables députés de la droite essaient à induire en erreur avec tant de persistance, relativement au véritable caractère de ces conditions. La résolution n'était pas différente de la première qui stipulait que le chemin devait être construit, mais de manière à ne pas taxa davantage la population du Canada.

L'acte législatif auquel il est fait allusion n'est autre chose que la loi présentée par le député de Lambton pourvoyant à la construction du chemin et intercalant cette résolution dans un acte du parlement. De sorte que dans sa réponse à

lord Carnarvon, contenue dans cette minute, le gouvernement a clairement indiqué qu'il n'accepterait ses conditions qu'autant qu'il pourrait le faire sans violer aucune résolution ou acte législatif relatifs à l'augmentation des taxes.

De la sorte la question se trouve exposée d'une manière intelligible et satisfaisante, et maintenant, poursuivant l'histoire de cette affaire qui a été si mal comprise, voyons ce qui s'est produit. A la session suivante, l'honorable député de Lambton a présenté un projet de loi donnant effet à une partie de ces propositions, que je n'appellerai pas conditions, l'expression n'étant pas applicable aux propositions Carnarvon ; ce bill autorisait le gouvernement à construire un chemin de fer de Nanaimo à Esquimalt. Les honorables messieurs ont représenté cette section comme ne faisant pas partie intégrante de la première entreprise, et ils ont parlé de l'erreur dans laquelle étaient ainsi tombés le député de Lambton et ses collègues. L'honorable ministre des chemins de fer a assuré qu'ils avaient ainsi augmenté de quatre millions le coût du chemin de fer du Pacifique, en changeant le projet primitivement adopté. Pourquoi, ainsi que l'honorable ministre l'a déjà rappelé, un des premiers actes des honorables messieurs de la droite, après l'union, a-t-il été d'adopter un ordre du conseil fixant à Esquimalt le terminus du chemin de fer sur le Pacifique ?

L'honorable ministre des travaux publics sous le règne de l'ancien gouvernement, (monsieur Langevin), a visité les provinces de l'Ouest et il a été certainement cordialement accueilli par la population de l'île Vancouver. Il revint et c'est, je crois, sur sa propre recommandation que l'ordre du conseil fixant le terminus à Esquimalt a été adopté. De sorte que, en admettant que l'ancien gouvernement ait fait construire cette section, il n'aurait fait que remplir les intentions des honorables messieurs de la droite, qui s'étaient engagés à exécuter l'entreprise, vis-à-vis de la population de l'île Vancouver, et le projet primitif n'étant pas changé, le coût de la construction du chemin de fer du Pacifique ne sera pas augmenté. De plus, s'ils avaient mis à exécution le grand projet qu'ils avaient d'abord conçu, il aurait été nécessaire de jeter un pont sur le détroit qui, d'après le rapport de monsieur

Fleming, aurait coûté \$20,000,000 environ, et cela seulement pour se rendre de Bute Inlet à la côte et traverser de là à l'Île Vancouver au moyen d'un travail d'une audace incroyable, sans précédent dans l'histoire des chemins de fer. Et cependant l'honorable ministre qui a entretenu lui-même ce projet extravagant, qui faisait partie du conseil qui a décidé sa mise à exécution, a l'aplomb d'accuser l'honorable député de Lambton d'avoir augmenté de \$1,000,000, sans utilité et sans profit, le coût de l'entreprise du chemin de fer du Pacifique.

Ainsi que nous le savons, le bill a été adopté par cette Chambre, quoique la majorité de ses ministres n'approuvassent pas les conditions Carnarvon. Il fut soumis ensuite à une autre Chambre qui le repoussa, et maintenant on vient accuser l'honorable député de Lambton d'être l'auteur du rejet de ce bill, ou tout au moins d'en être responsable. L'honorable ministre des travaux publics, parlant l'autre jour sur cette question, n'a pas craint d'affirmer que si l'honorable député de Lambton avait exercé son influence sur l'autre Chambre, le bill aurait été adopté et que par conséquent, il était responsable de son rejet et coupable de mauvaise foi. Tous les membres de l'autre côté de la Chambre qui ont voté contre cette loi étaient à cette époque, à deux ou trois exceptions près, comme ceux qui leur survivent aujourd'hui, sympathiques aux honorables ministres de la droite. L'histoire de cette Chambre nous montre que la majorité de ses membres sont partisans de l'administration actuelle et font rarement quelque chose pour contrarier leurs désirs, renverser leurs projets ou leur causer quelque embarras. Si les honorables députés de la droite l'avaient voulu, le bill aurait été adopté; mais les libéraux de cette Chambre ou de la Chambre haute ne sont pas faits d'un métal aussi maléable. Généralement nous pensons et nous jugeons par nous-mêmes. Quelquefois nous sommes disposés à mettre de côté nos opinions lorsque les circonstances ou les intérêts généraux du pays semblent exiger que nous consentions à des mesures d'une nature discutable; mais quant à faire une chose absolument blâmable, contraire à un principe, c'est là ce dont les libéraux sont incapables, et c'est pour cela que les honorables députés et leur admirateurs nous accusent si souvent de

manquer de l'unité et de la cohésion qui distinguent ceux qui font passer le parti avant les principes.

M. PLUMB: Ecoutez, écoutez?

M. ANGLIN: J'entends l'honorable député de Niagara dire: écoutez, écoutez! Il serait contre les habitudes parlementaires de dire qu'il vote contre ses convictions, quoique parfois ses votes me semblent bien étranges.

Ainsi donc le bill fut repoussé, et bientôt après l'honorable député de Durham-Ouest entra dans l'administration, ce qui fut considéré comme une autre preuve que le rejet du bill par le Sénat avait causé quelque déception.

L'honorable député de Lambton s'aperçut sans doute alors que le pays en général n'approuvait pas les propositions Carnarvon, que ses amis de l'opposition ne voulaient pas coopérer avec lui pour assurer leur mise à effet, et il se sentit certainement soulagé lorsque le parlement le releva de la partie de l'engagement considérée comme obligatoire.

Mais lorsque le député de Durham-Ouest entra dans le cabinet, il fut proposé presque immédiatement que le gouvernement payât \$750,000 aux 10,000 ou 15,000 habitants de la Colombie britannique, pour les indemniser, non-seulement du désappointement qu'ils avaient éprouvé en perdant le chemin de fer, mais encore des déceptions qu'ils auraient à supporter dans l'avenir, parce que les conditions faites en premier lieu par ce parlement, conduit par les honorables députés de la droite, ne pouvaient être remplies à la lettre, et qu'en conséquence, ils avaient quelque raison de se plaindre d'avoir été trompés.

Il était juste, sans doute, que le Canada qui, délibérément, avait conclu un marché, indemnisa la puissance la plus faible pour violation de conventions, lors même que leur accomplissement aurait été impossible.

Heureusement pour le Canada, la Colombie refusa cette offre, et je pense qu'il s'écoulera longtemps avant qu'il soit fait une proposition semblable. J'ai été, pour mon compte, vivement surpris lorsqu'elle a été présentée.

Suivant le cours de l'histoire de l'entreprise, nous voyons le député de Lambton et ses collègues poursuivre l'œuvre avec une activité qui est la meilleure preuve de leurs bonnes dispositions; nous les voyons pousser les travaux entre

le lac Supérieur et la Rivière-Rouge aussi rapidement que pouvait le permettre l'intérêt public.

Aujourd'hui on les accuse d'avoir trop hâté l'exécution des travaux, d'avoir accordé des contrats dans ce district sans avoir ordonné une seule exploration, et sans avoir aucune idée de la nature et de l'importance des travaux qu'il y avait à faire.

L'honorable ministre des chemins de fer, dont la force intellectuelle est si grande comparée à celle des pygmées qui l'ont précédé, s'est vanté d'avoir suivi une ligne de conduite complètement différente ; il a dit qu'il n'accorderait pas par contrat un seul mille du chemin sans que les explorations les plus attentives aient été faites, les calculs soigneusement établis, et sans qu'il se soit assuré du coût avec une exactitude presque absolue, se réglant dans chaque cas sur une déclaration du montant que pourrait représenter le maximum de quantité—déclaration qui, malgré son emphase, ne signifie absolument rien dans le cas actuel.

L'honorable député de Durham-Ouest, abordant l'autre jour cette partie de la question en particulier, s'est montré bien cruel envers l'honorable ministre des chemins de fer en citant un extrait d'un de ses contrats qui font l'objet de son orgueil. Il a fait lecture d'une petite note annexée à un contrat établissant que dans certains cas les quantités n'avaient été estimées que d'une façon approximative, tandis que dans d'autres l'estimation reposait entièrement sur des conjectures.

Telles sont les informations sérieuses, les explorations attentives, la connaissance précise dont l'honorable ministre se vantait et qui se réduisaient à des estimations approximatives, à des quantités évaluées sans données certaines.

Ce n'est pas la première fois, qu'après de telles vanteries, l'honorable ministre des chemins de fer, se voyant découvert, est rappelé au sentiment de la réalité. Tous nous savons qu'il a un faible pour les superlatifs, qu'il aime à décrire tout ce qu'il accomplit comme fait à la perfection, tandis qu'il n'a que des paroles de blâme pour ce qui est l'œuvre de ses adversaires.

Il a accusé l'ex-ministre des travaux publics, d'avoir fait preuve d'une négligence coupable dans l'octroi des contrats. Nous savons que les estimations des tra-

voux sur une section—la section 15—ont été considérablement dépassées. L'honorable député de Niagara a consacré une heure entière à prouver que cet excédent avait entraîné un gaspillage considérable, qu'il était imputable à la négligence coupable de l'honorable député de Lambton, à son manque extraordinaire de capacité, ou à son manque de connaissance de ce qui se passait sur cette section. Qu'il me soit permis de dire à l'honorable député que, quoique membre du comité nommé pour s'enquérir de cette affaire et prenant une part active à ses délibérations, il a fait l'autre jour une erreur matérielle tellement grave qu'il a détruit entièrement la force de son argument. Il a dit, l'autre soir, que les dépenses excessives faites jusqu'au moment où l'enquête s'est ouverte, à la dernière session, avaient pour cause la substitution des remblais aux travaux à tréteaux, tandis que les témoignages recueillis devant le comité n'établissent rien de semblable. Du reste, cette substitution n'a pas été faite.

M. PLUMB: Que l'honorable député lise le rapport.

M. ANGLIN: J'ai lu le rapport des deux Chambres et j'ai entendu quelques-uns des témoins. L'ingénieur dirigeant les travaux, M. Rowan, a déclaré que jusqu'à cette date, ce changement n'avait pas été opéré ; qu'il avait recommandé un changement, avec l'assentiment de M. Fleming, que le premier ministre lui-même avait manifesté son approbation, mais que n'ayant jamais reçu d'instructions il ne pouvait et ne devait faire le changement. Je crois qu'il a dit également devant le comité de cette Chambre ou du Sénat que le temps était venu où les délais n'étaient plus possibles et qu'il devait recevoir en conséquence des instructions positives.

M. PLUMB: Je voudrais que l'honorable député me montrât cela dans le rapport.

M. ANGLIN: Je crois que les honorables députés de la droite ont reçu des informations supplémentaires de M. Marcus Smith, l'ingénieur. M. Marcus Smith a été envoyé sur cette section, par l'ancien gouvernement, afin de s'enquérir de la cause de l'élevation des dépenses. Il examina par lui-même, il vit M. Rowan, et il a déclaré dans le témoignage qu'il a rendu devant le comité ce que ce mon-

sieur lui a dit au sujet des ouvrages à tréteaux.

Il a déclaré aussi que l'augmentation des dépenses était causée par la substitution des remblais aux travaux à tréteaux, mais il a été établi dans la suite qu'il se trompait entièrement et que malgré qu'il ait été envoyé là pour s'enquérir des causes extraordinaires des dépenses, il est revenu ignorant de choses qu'il aurait dû découvrir. Il a dit à quelques messieurs de la droite qu'il s'était rendu compte que cette substitution des remblais aux travaux à tréteaux était la cause des dépenses additionnelles encourues jusque-là ; mais M. Rowan, lorsqu'il a paru devant le comité, a manifesté une opinion contraire, disant que jusque-là on n'avait pas substitué les remblais aux travaux à tréteaux. Il en résulte que la majorité du comité du Sénat, composée presque entièrement d'honorables messieurs dont les sympathies sont acquises au gouvernement actuel, condamne sans réserves la conduite de M. Marcus Smith.

Quoique le mode de construction de cette section du chemin en particulier soit de grande importance, de même que le système qui doit présider à l'octroi des contrats, la question soulevée par l'amendement qui fait le sujet du débat se recommande d'une façon plus immédiate à notre attention.

Mais comme on a accusé, non-seulement l'honorable représentant de Lambton, (monsieur Mackenzie) mais les députés de l'opposition de s'être trompés d'une manière insigne en s'efforçant de pousser cette grande entreprise, qu'il me soit permis de dire quelques mots au sujet des accusations portées par l'honorable ministre des chemins de fer.

Il a dit que dans les sections qui se trouvent entre le lac Supérieur et la rivière Rouge, les arpentages faits sous le gouvernement libéral n'étaient pas beaucoup plus que des explorations, et que l'évaluation des quantités, lorsque les contrats ont été accordés, n'était faite que d'une manière approximative ; il a dit aussi que l'honorable député de Lambton n'entretenait pas des idées aussi larges que les siennes sur le maximum des quantités. J'ai entre les mains les documents de la session et je vois que les dévis de ces sections en particulier couvrent plusieurs pages.

Ce sont des documents officiels, portant

la signature de monsieur Sandford Fleming, qui a été employé des années par le gouvernement conservateur, et qui se recommandait à la confiance de l'honorable député de Lambton, qui a reçu de lui une estimation approximative des quantités, qu'il avait lieu de croire soigneusement préparée ; elle portait la signature de monsieur Sandford Fleming et il devait l'accepter et agir d'après les données qu'elle contenait, à moins d'avoir des raisons pour croire que cet ingénieur l'induisait en erreur ; dans ce cas il aurait été justifiable de charger quelqu'un de vérifier son travail.

Laissons la section 14 pour nous occuper de la section 15 ; en en parlant M. Fleming s'exprimait ainsi . . .

M. PLUMB : M. Fleming ne se trouvait pas dans le pays à cette époque.

M. ANGLIN : Cette partie du rapport est signée par lui, en qualité d'ingénieur en chef.

Comme je tiens à une enquête sérieuse, je serai heureux d'entendre toutes les objections que l'honorable député pourrait avoir à me soumettre, afin de les faire disparaître une fois pour toutes.

M. PLUMB : La section 15 a été accordée en octobre 1876, en l'absence de monsieur Fleming, et une communication à cet effet a été envoyée à M. Marcus Smith.

M. ANGLIN : Mes informations ne me permettent pas de prétendre que l'honorable député de Niagara est dans l'erreur, mais l'affaire est de peu d'importance. M. Marcus Smith est sans doute un ingénieur habile, mais tous les membres qui ont fait partie du comité savent qu'il est très porté à chercher à découvrir des erreurs.

M. PLUMB : Je dis seulement qu'il était absent.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

SEANCE DU SOIR.

M. ANGLIN : Je m'efforçais d'établir combien peu sont fondées quelques-unes des accusations formulées par les honorables députés de la droite, relativement au mode d'accorder les contrats des sections du chemin de fer, entre le lac Supérieur et la Rivière Rouge.

Pour les sections 14 et 15, dont l'administration avait donné lieu au plus grand nombre de plaintes, j'ai établi qu'il y

avait une évaluation de quantités excessivement détaillée. On a dit que l'entrepris de la section 15 avait été accordée sans avoir fait exécuter des arpentages préliminaires suffisants, et sans avoir pris des précautions qui devaient être considérées comme nécessaires à cette époque.

L'honorable député de Niagara (M. Plumb) a dit qu'il n'affirmait pas ou même qu'il ne croyait pas, si la mémoire ne me fait pas défaut, qu'il y ait eu gaspillage d'argent sur ces sections.

M. PLUMB : L'honorable député m'a mal compris ; j'ai dit que je croyais, mais que je n'affirmais pas. Comme ne l'ignore pas mon honorable ami, il y a une grande différence entre une affirmation et une croyance.

M. ANGLIN : Je l'admets, et je sais de plus qu'entre les assertions et les croyances de l'honorable député il faut établir une distinction bien tranchée, lorsqu'il attaque les membres de l'opposition.

M. PLUMB : Mes attaques reposent toujours sur des croyances.

M. ANGLIN : Je sais que les honorables messieurs sont capables d'élever un immense édifice sur une très faible base ; ils ont assez d'adresse pour retourner une pyramide. Ils peuvent broder sur un fait des histoires extraordinaires.

M. PLUMB : Je reconnais la voix de Jacob, mais les mains sont celles d'Esau.

M. ANGLIN : Ce que je tiens à démontrer, c'est que les accusations de mauvaise administration, d'incapacité, etc., portées au sujet de cette section en particulier, sont entièrement dénuées de fondement.

L'évaluation des quantités était aussi minutieuse que celle relative aux autres sections qui ont été accordées par contrat, par le département des travaux publics. Les estimations n'étaient pas faites entièrement par approximation.

Il a été établi qu'il y avait 600,000 verges cubées de rochers, 40,000 verges cubées de rocs épars, et 900,000 verges cubées d'excavations dans la terre.

M. PLUMB : Ces quantités ne se rapportent pas à ce contrat, mais bien au contrat No. 1.

M. ANGLIN : Je me borne à citer les documents officiels ; malgré tout le respect que j'ai pour les affirmations de l'honorable député, je leur préfère encore des chiffres officiels.

M. PLUMB : Je veux simplement

M. ANGLIN.

empêcher l'honorable monsieur de se mettre dans une fausse position. Quel chiffre donne-t-il pour les excavations dans le roc ?

M. ANGLIN : 600,000 verges cubées de roc solide ; 40,000 verges cubées de rocs épars ; 900,000 verges d'excavations dans la terre.

M. PLUMB : Il n'y a pas eu d'octroi de contrat, avant le mois d'octobre 1876.

M. ANGLIN : On a dit que monsieur Fleming ne se trouvait pas à cette époque à Ottawa, qu'il était en Angleterre.

L'honorable député a ajouté de plus que monsieur Marcus Smith avait télégraphié qu'on ne pouvait accorder les contrats, à cause de la découverte d'une bévue.

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

M. ANGLIN : Ou bien alors d'une erreur.

M. PLUMB : Je n'ai rien dit de semblable.

M. ANGLIN : Ne nous occupons pas alors de ce qu'a pu faire monsieur Marcus Smith en cette occasion. Je suppose que l'honorable député entend que l'un des deux ingénieurs devait se trouver à Ottawa, au moment où le contrat a été accordé.

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

M. ANGLIN : Mais on devait naturellement tirer cette déduction des paroles de l'honorable député.

M. PLUMB : Elles ne pouvaient conduire à semblable déduction.

M. ANGLIN : L'honorable député peut nier avoir dit cela en termes exacts, mais il ne peut m'empêcher de tirer une déduction de ses paroles.

M. PLUMB : Il n'était pas essentiel que l'un ou l'autre de ces messieurs se trouvât à Ottawa, au moment où le contrat a été accordé.

M. ANGLIN : Il a été accordé avec la sanction de l'ingénieur en chef. Le travail préliminaire était fait sans aucun doute de manière à lui donner satisfaction. Je suppose que nous avons tous reçu copie d'une lettre adressée par l'ingénieur en chef à son département, dans laquelle il s'efforce de se justifier des accusations portées contre lui, c'est-à-dire d'avoir par son incapacité ou sa négligence amené les dépenses extraordinaires qui se sont faites sur la section 15 et principalement au lac à la Croix pour la jetée qui le traverse. Il n'essaie pas de mettre sa responsabilité à couvert pour

ce qui concerne le contrat et les calculs qui lui ont servi de base, mais il allègue que cette augmentation s'est produite d'une manière complètement incompréhensible pour lui ; qu'immédiatement après son retour de son dernier voyage d'Angleterre, il a pris des moyens pour contrôler cette dépense et a ordonné un nouvel arpentage parce qu'il n'était pas satisfait des rapports de l'ingénieur en chef dirigeant les travaux. Mais dans le cours de sa défense, l'ingénieur en chef ne donne pas une seule fois à entendre que le plus léger blâme ou une responsabilité autre qu'une simple responsabilité officielle, doive reposer sur l'honorable député qui était ministre des travaux publics lorsque le contrat fut accordé.

M. PLUMB: Pourrais-je poser une question à mon honorable ami ? Me dira-t-il, en jetant un coup-d'œil sur ces soumissions, de qui celle-ci a été acceptée ? Il avait la cédule devant lui.

M. ANGLIN : Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question.

M. PLUMB : Il me semble que l'honorable député devrait être en mesure de le faire.

QUELQUES VOIX : A l'ordre !

M. ANGLIN : Comme cette question ne se rattache en aucune façon à celle que je traite actuellement, je ne prends pas la peine de m'assurer qui a reçu le contrat, et je n'ai pas à considérer non plus si l'honorable député de Niagara (monsieur Plumb) avait quelques motifs pour déclarer l'autre soir que monsieur Whitehead avait été admis abusivement à partager le contrat. Je ne pense pas que cette question ait la moindre relation avec celle qui fait le sujet du débat actuel.

M. PLUMB : L'honorable député discute la question d'un contrat accordé sur une soumission et un devis de travaux sur lesquels il n'a jamais jeté les yeux. Messieurs Saltter et Thompson qui ont obtenu le contrat n'étaient pas enchérisseurs à \$600,000. L'honorable monsieur se trompe, il a avancé une chose entièrement inexacte.

QUELQUES VOIX : A l'ordre !

M. PLUMB se lève de nouveau, lorsque M. L'ORATEUR dit que l'honorable député de Niagara (monsieur Plumb) avait le droit de poser une question, mais ne pouvait pas entamer une discussion tandis que l'honorable député de Gloucester avait la parole.

M. ANGLIN : L'honorable député est libre de prouver que je me trompe, s'il le peut. J'ai pris mes renseignements dans les documents parlementaires No. 43, vol. 8, 1879 ; s'il veut discuter, il verra si oui ou non ce sont là les évaluations de quantités sur lesquelles le contrat a été primitivement accordé ; quant à moi je n'ai pas à me prononcer là-dessus. Si ce sont là les évaluations de quantités sur lesquelles ces travaux ont été donnés à l'entreprise, comme je n'en ai pas le moindre doute, l'accusation établissant que les contrats de ces sections avaient été donnés à tort et sans précaution tombe d'elle-même.

On s'est moqué tant et plus de l'honorable député de Lambton parce qu'il a voulu employer, temporairement seulement, les nappes d'eau, afin de développer le Nord-Ouest, et d'établir plus rapidement des communications avec la Colombie britannique.

La ligne primitivement adoptée, à l'ouest du lac Supérieur et à l'est de la rivière Rouge touchait à un point très rapproché de certains lacs et rivières, sur les rives est et ouest.

Je pense que c'est sur l'avis de l'ingénieur et à la suite d'arpentages de localisation attentifs que ces lignes ont été considérées comme étant les meilleures qu'on pût trouver, et qu'on a jugé désirable d'utiliser ces eaux pour relier les deux sections de cette partie du chemin formant le terminus, afin d'établir plus rapidement des communications avec le grand Nord-Ouest et de faciliter la construction des sections qui devaient être données à l'entreprise en premier lieu et de diminuer leur prix de revient.

On a beaucoup parlé des écluses de Fort Frances ; cette question a donné aux honorables députés de la droite la satisfaction sans bornes de pouvoir déclarer que l'argent dépensé pour ces travaux était perdu.

Mais s'il a été prouvé que les premières vues primitivement entretenues relativement à la construction de ce chemin étaient exactes, si des arpentages subséquents ne sont pas venus établir qu'on pouvait obtenir une meilleure route, les hommes sans parti pris, quelle que soit l'opinion politique qu'ils professent, considéreront sans aucun doute cette écluse comme un travail que le gouvernement devait

entreprendre et exécuter aussi rapidement que possible.

On considérait alors que c'était une entreprise qui, non-seulement rendrait service au trafic local, mais qui diminuerait d'une façon considérable le coût des parties intermédiaires du chemin. Les travaux ont été commencés en temps voulu, mais cette ligne fut abandonnée lorsqu'on en a découvert une meilleure et moins coûteuse.

L'ex-ministre des travaux publics, comme il l'a souvent déclaré, était décidé à construire ce chemin pour en faire véritablement une grande voie de communication transcontinentale.

Si nous considérons l'importance du travail qui y a été exécutée, nous ne trouvons aucune raison aux plaintes interminables des honorables députés de la Colombie britannique. Considérant les difficultés naturelles qui s'élèvent dans la région peu connue qui se trouve entre la Baie du Tonnerre et la Rivière Rouge, nous sommes forcés de conclure qu'en faisant faire des arpentages aussi sérieux, en découvrant la meilleure ligne possible entre Kaminstiquia et la Rivière Rouge—la ligne telle qu'elle est tracée aujourd'hui étant celle qui a été choisie, sous l'administration et le contrôle de l'honorable député de Lambton—l'ancien gouvernement a accompli un travail bien utile.

Le travail, sur ces sections, est presque aussi considérable que celui de la construction de l'Intercolonial, de la Rivière du Loup à Truro. Ce chemin a été exploré par le major Robinson, vingt-cinq ans avant la Confédération, et par M. Sandford Fleming quelque temps auparavant; ce dernier n'a pas exploré moins de treize ou quinze lignes différentes pour l'Intercolonial. Malgré ces travaux préliminaires et le fait important que sur une grande étendue la ligne traverse un pays habité et sur une étendue plus grande encore une région ne présentant pas de difficulté pour la localisation ou la construction; malgré le fait qu'il y avait des voies de communication depuis longtemps établies sur tout le parcours de la ligne, ce qui facilitait considérablement le transport des matériaux, ce chemin, commencé en 1867, n'a été fini que dix ans après environ. Si le gouvernement actuel déploie une diligence ordinaire, le chemin de Fort William à la Rivière Rouge sera terminé en moins de dix ans. Ainsi donc, en

faisant la juste part des difficultés, les travaux de ce chemin ont été poussés avec beaucoup plus de vigueur que ceux du chemin de fer Intercolonial construit par le gouvernement conservateur. L'honorable député de Lambton et ses collègues n'en sont pas restés là, mais ils ont poursuivi avec la plus grande diligence et au prix de dépenses extraordinaires, d'immenses explorations dans la partie occidentale du pays, à travers une mer de montagnes, dans toutes les directions, afin de trouver la meilleure route.

Je crois que l'honorable député de Cardwell (M. White) a admis que l'exploration avait été faite avec beaucoup de diligence et que lorsqu'elle a été terminée, lorsque l'honorable député de Lambton a pu fixer le point où on pourrait établir le terminus du Pacifique, de terminer la route par laquelle on y arriverait, on a demandé immédiatement des soumissions pour la construction des quelques sections de cette partie du chemin. Mais les annonces antérieurement publiées demandaient des soumissions pour la totalité du travail, à condition que les parties déjà terminées seraient exceptées et qu'il serait donné crédit pour les sommes dépensées sur ces sections et en explorations, et ces avis, je crois, paraissaient encore dans les journaux, en même temps que l'autre annonce demandant des soumissions pour la partie du chemin traversant les Montagnes Rocheuses. Quelques honorables messieurs de la droite, au nombre desquels se trouve le député de Cardwell, admettent que jusqu'à ce point l'honorable député de Lambton et ses collègues ont poussé les travaux avec une très grande activité. Ils ont fait tout en leur pouvoir pour remplir les obligations contractées par le Canada vis-à-vis de la Colombie britannique, et pour ouvrir les territoires du Nord-Ouest à la colonisation—tout en leur pouvoir en un mot pour construire cette immense route transcontinentale, de la manière la plus sage et suivant le meilleur tracé. L'honorable ministre des chemins de fer m'a causé une vive surprise, il y a quelques jours, en envisageant la question comme il l'a fait. L'honorable député de Lambton n'a pas adopté cette ligne de conduite et n'a pas considéré qu'il lui fut permis de le faire. Il pensait avec grand nombre de ses partisans que les obligations solennelles prises par le Canada ne pouvaient être facilement mises de

côté, et qu'il était tenu de construire ce chemin aussi promptement que possible. Ces messieurs ne croyaient pas que le parlement eût simplement obligé le gouvernement à faire construire le chemin par une compagnie, et que la chose étant inexécutable il se trouvait relevé de ses engagements. Ils prétendaient que ce marché constituait une obligation nationale solennelle qu'ils étaient tenus de remplir si l'état des finances du pays le permettait, et ils se sont mis à l'œuvre pour s'acquitter de leurs engagements sans penser aucunement à les répudier.

Lorsque l'honorable député de Lambton a envoyé à ses électeurs l'adresse établissant qu'il jugeait impossible de terminer l'entreprise dans le délai fixé, l'honorable chef du gouvernement actuel, dans un discours qu'il a prononcé je crois à Kingston, a prétendu que cette déclaration constituait une répudiation et qu'elle donnait le droit à la Colombie britannique de se séparer de la Confédération. Grand nombre de discours dans le même sens ont été prononcés, et maintes fois on a répété aux honorables députés de la Colombie britannique que leur province serait entièrement justifiable de briser le lien qui l'unit au Canada. Il y a dans ce pays certaines gens qui n'auraient pas regretté une rupture. Il y en a qui croient que la Colombie britannique est déraisonnable dans ses demandes, déraisonnable en demandant l'exécution absolue des conditions primitivement imposées à la population du Canada. On s'est demandé pourquoi les honorables députés qui se trouvent maintenant dans l'opposition, veulent aujourd'hui la suspension des travaux dans les Montagnes Rocheuses, eux qui regardaient autrefois cette obligation comme si solennelle et d'une nature tellement obligatoire.

En préparant son amendement, l'honorable député de Durham-Ouest a longuement exposé les raisons qui l'animaient. Il n'est peut-être pas hors de propos de résumer les arguments dont s'est servi l'honorable député à l'appui de son amendement. Il a dit en premier lieu, et il l'a prouvé je crois, que lors même que les terres du Nord-Ouest auraient l'étendue et la fertilité qu'on leur attribue, lors même qu'une émigration aussi considérable que celle dont parlent les honorables députés de la droite se porterait sur le pays, lors même que des étendues considé-

rables de terres se vendraient aux prix espérés, jamais le revenu produit par la vente de ces terres ne serait suffisant pour couvrir même en partie le coût de la construction de ce chemin. L'honorable député a fait remarquer qu'il y avait deux ou trois erreurs graves dans les calculs soumis à la Chambre par le très honorable chef du gouvernement. Il a commis une première erreur en additionnant ensemble le prix d'un acre sur chaque rang, disant qu'on obtenait ainsi une base pour établir une moyenne évaluée à \$3 par arpent sur l'ensemble.

L'honorable député de Durham-Ouest a fait remarquer que ces rangs avaient une largeur différente, que celui qui était le plus rapproché du chemin de fer était plus étroit que l'autre se trouvant immédiatement en arrière, et que, par conséquent, le mode employé par le premier ministre pour déterminer la moyenne était inadmissible. Il a montré aussi que les acheteurs de lots en préemption, même dans le premier rang, paieraient \$2.50 par arpent.

Il a établi également que les calculs de l'honorable premier ministre contenaient une erreur de \$18,000,000 sur le coût de la construction du chemin de fer, comme l'a admis ensuite l'honorable ministre des finances. L'honorable député a clairement prouvé que le produit de la vente de toutes les terres de ce territoire serait tout à fait insuffisant pour couvrir les frais de cette entreprise.

Il a montré que si le chemin était tel que nous étions en droit de l'espérer, que si même dans la région des prairies les travaux étaient simplifiés et la ligne transformée en simple route de colonisation, le coût de l'entreprise serait beaucoup plus considérable que celui qui a été fixé par l'honorable ministre.

SIR CHARLES TUPPER: L'honorable député me permettra sans doute de lui donner une explication. Les premières estimations ont été faites pour un chemin de premier ordre. Le gouvernement est revenu sur sa détermination, il ne construira un chemin de premier ordre que du lac Supérieur à la Rivière-Rouge.

Il se propose, pour me servir de l'expression employée par l'honorable député de Lambton, de "dégrader" le chemin et de construire une ligne à bon marché qui, tout en aidant aux progrès de la coloni-

sation, fournira les moyens de traverser le continent. Non-seulement la route de la Rivière-Rouge aux Montagnes-Rocheuses rentrera dans la classe des chemins à bon marché, tout en assurant des communications sûres, mais tout sera fait pour réduire autant que possible les frais de construction des sections traversant les Montagnes-Rocheuses et les gorges de la rivière Fraser.

M. ANGLIN : Il est remarquable que le coût de ce chemin ait été si diversement évalué par les différents députés de la droite.

L'estimation du premier ministre, sur laquelle il a basé son calcul élaboré a été, si je me souviens bien, de \$75,000,000. Depuis lors, l'honorable ministre des chemins de fer a soumis une autre estimation de \$64,500,000. Il y a encore une autre estimation, qui paraît avoir été fournie par écrit à l'honorable ministre des travaux publics, qui évalue le coût à \$60,000,000 ou \$62,000,000. Ceci indiquerait que les honorables ministres n'ont pas encore décidé à quel genre appartiendrait le chemin qu'ils doivent construire, et aussi que pour satisfaire un certain nombre de leurs partisans ils trouvent nécessaire de montrer que l'entreprise ne coûtera pas autant que monsieur Fleming le disait autrefois. Ainsi donc, s'il faut les en croire, les terres du Nord-Ouest rapporteront beaucoup plus qu'on l'espérait et le chemin coûtera beaucoup moins cher que quiconque aurait pu l'imaginer. On peut employer différents moyens pour diminuer le coût du chemin. On peut réduire autant que possible la largeur de son assise, faire les rampes raides, les courbes aussi prononcées que possible. Quel charmante perspective, dorénavant, pour les voyageurs ! Se trouver au milieu des Montagnes Rocheuses, longeant des abîmes de 400 à 500 pieds de profondeur, sentir les wagons effleurer le roc sur le passage, voir d'immenses montagnes élever au-dessus d'eux leurs cimes menaçantes, de vastes gouffres s'entrouvrir de l'autre côté d'une voie raide et irrégulière et le train décrire sur son passage la figure d'un S !

L'honorable député de Durham-Ouest a dit que l'émigration ne serait pas aussi forte que le prétendent les honorables messieurs de la droite, ni les ventes de terres aussi considérables. Afin de prouver ce qu'il avançait, il a cité les deux

Etats de la république voisine dans lesquels l'augmentation de la population a été plus considérable que dans tout autre, et prenant toutes choses en considération, il a montré que l'augmentation de population qu'attendent les honorables députés dans le Nord-Ouest est plus considérable que celle qui a eu lieu dans ces Etats, où elle a été cependant plus rapide que partout ailleurs. Il a indiqué les raisons pour lesquelles nous ne pouvions pas espérer une augmentation aussi grande.

Nous ne possédons pas chez nous, comme les Etats-Unis, le grand foyer d'émigration des Etats de l'Est et, quelle qu'en soit la raison, nous n'avons pas la puissance d'attraction que possèdent les Etats-Unis.

Il est un fait qu'on ne peut nier, c'est que, règle générale, lorsque les milliers d'opprimés d'Europe sont forcés d'abandonner leur patrie, ils ne se rendent pas dans un pays qu'ils considèrent comme étant sous la domination monarchique. Ils ne connaissent pas le Canada comme nous ; ils ne savent pas que dans ce pays, même lorsque le parti conservateur est au pouvoir, ils peuvent jouir de tous les droits et libertés compatibles avec un gouvernement sage et avec l'ordre.

Ils se figurent que nous sommes sous la domination de Downing street, idée fausse que beaucoup partagent. Les Allemands qui se portaient autrefois en grand nombre au Canada ne semblent plus se soucier d'émigrer chez nous. Les Irlandais, de leur côté, n'émigrent plus en aussi grand nombre.

L'honorable député de Cardwell, (M. White), dit que les Irlandais possèdent ici une position aussi avantageuse que dans n'importe quelle partie des Etats-Unis, qu'ils sont reçus plus cordialement chez nous, et qu'ils s'identifient plus complètement avec la population du pays qu'avec celle des Etats-Unis. Puis sortant un peu de la question, il prétend que s'ils possèdent tous ces avantages, ils n'ont pas de grands remerciements à adresser aux députés de l'opposition, et il ajoute que le Nord-Ouest possède aujourd'hui une force d'attraction remarquable, car les Irlandais catholiques trouvent dans la clause de la constitution relative aux écoles une garantie que leurs droits et privilèges seront respectés dans cette partie du Canada.

L'honorable député semble avoir oublié

quels sont les auteurs de cette clause de la constitution relative aux écoles qu'il juge si favorable aux Irlandais catholiques. Les avantages qu'elle accorde ne sont pas particuliers aux Irlandais, ils s'étendent aux Canadiens catholiques et à tous ceux qui préfèrent l'éducation religieuse à l'éducation laïque.

Cette clause, nous la devons non aux honorables députés de la droite mais à ceux qui siègent de ce côté-ci de la Chambre et qui étaient autrefois membres du gouvernement de ce pays. L'honorable député de Durham-Ouest a parlé de notre commerce et a montré qu'aujourd'hui nos importations et nos exportations étaient relativement plus faibles qu'elles l'avaient été depuis longtemps, que nos revenus étaient moins considérables et que nos dépenses avaient énormément augmenté dans ces dernières années.

Pour toutes ces raisons il demande, non pas que le projet du chemin de fer soit abandonné, non pas qu'on manque à l'obligation contractée envers la Colombie britannique, non pas qu'on fasse rien pour séparer cette province de la Confédération, mais simplement que, vu les circonstances extraordinaires dans lesquelles nous sommes placés aujourd'hui, nous fassions une halte, nous nous rendions compte exactement de notre position financière et des difficultés qui nous entourent, et nous refusions de nous imposer des obligations trop lourdes pour nous et qui ne feraient que retarder considérablement l'achèvement de la construction du Pacifique.

Quelques honorables députés se sont plu à considérer cette résolution comme une répudiation de nos obligations ; mais elle n'a pas du tout cette signification. L'honorable représentant de Durham-Ouest, ainsi que tous les députés de la gauche, sentent tout le poids du fardeau qui leur est imposé et ils ne s'opposent pas à ce que les travaux de la section du chemin de fer du lac Supérieur à la Rivière-Rouge soient poussés activement.

Nous voulons seulement procéder avec prudence, comme l'exigent les circonstances dans lesquelles le pays se trouve placé. L'honorable ministre des travaux publics a pris la parole après le député de Durham-Ouest, mais il n'a pas essayé de contredire une seule de ses assertions. Comme personne n'a combattu l'exposé de faits de l'honorable député, nous de-

vons croire qu'il est exact et que par conséquent les chiffres soumis par l'honorable chef du gouvernement ne le sont pas.

L'honorable ministre des travaux publics accuse le représentant de Durham-Ouest d'avoir gravement manqué à son devoir, parce que lorsqu'il n'était pas membre de cette Chambre, ni homme public dans la véritable acception du mot — car ses talents et sa réputation lui donnent toujours droit à ce titre — et même lorsqu'il habitait l'Europe, il n'a pas fait de démarches pour s'enquérir de la conduite du gouvernement ou protester contre ses actes. Comment pouvait-il se trouver responsable, en aucune façon, des actes de ce gouvernement, c'est ce que l'honorable ministre a oublié de signaler. Au lieu de combattre ses déclarations, de réfuter ses arguments, il a eu recours à un misérable expédient consistant à nous dire que le député de Durham-Ouest s'était une fois abstenu de voter sur une question intéressant directement la province de Québec.

L'honorable député de Niagara prit ensuite la parole, mais il n'a pas pu mettre en doute avec succès une seule prétention de l'honorable représentant de Durham-Ouest, ni réfuter aucun de ses arguments. Il a dit que l'honorable député se trompait au sujet de l'accroissement de la population des Etats de l'Ouest et que notre Nord-Ouest se peuplerait aussi rapidement. L'honorable député de Cardwell a fait une faible tentative pour prouver que les conclusions du représentant de Durham-Ouest étaient illogiques. Il a prétendu que quoique nous ne puissions pas par nous-mêmes peupler le Nord-Ouest, nous avions dans la mère-patrie un noyau d'émigration assuré. Toutefois la majorité des émigrants, même ceux qui viennent de l'Angleterre, préfèrent les Etats-Unis.

L'honorable monsieur a dit, sans doute avec raison, que jusqu'à une certaine époque, avant 1840 je crois, l'émigration de la Grande-Bretagne au Canada était plus considérable que celle qui se dirigeait sur les Etats-Unis.

La raison de cela est la modicité du prix pour lequel on pouvait à cette époque trouver passage à bord des navires se livrant au commerce de bois et qui étaient aménagés pour le transport des passagers, et beaucoup d'émigrants qui avaient l'intention de se rendre aux

Etats-Unis prenaient passage pour Québec.

Mais nous savons qu'aujourd'hui tout est changé ; parmi les émigrants qui débarquent sur ces côtes, il en est bien peu qui n'aient pas fait le voyage en vapeur. Je ne veux pas prétendre que nous n'aurons pas, l'an prochain, une forte émigration pour le Nord-Ouest ; mais sans vouloir déprécier ce territoire, qu'il me soit permis de dire que je ne crois pas qu'il contienne une étendue de terres fertiles aussi considérable que veulent le prétendre les honorables députés de la droite. Le fait que j'avance serait-il entièrement exact que son existence n'empêcherait pas un seul émigrant de se fixer au Nord-Ouest, où des millions de colons peuvent s'établir, je pense, dans les terres fertiles qui existent réellement ; mais si nous comptons sur les terres, comme moyen de payer la construction du chemin de fer, nous devons savoir d'une façon positive si nous avons autant de terres à vendre que le prétendent les honorables messieurs. A \$1.50 ou environ, ce qui sera le prix moyen d'après les calculs établis par l'honorable député de Durham-Ouest, il faudra une quantité de terres immense, seulement pour payer l'augmentation de l'intérêt sur les frais de construction.

Depuis le commencement de la discussion, j'ai étudié attentivement la brochure publiée en 1870 par Mgr. Taché, dans le but d'attirer l'attention publique sur ce territoire en énumérant les avantages qu'il offre à la colonisation.

Voici, en termes généraux, la description qu'il fait du pays : Dans la limite de nos frontières, à partir de la ligne de division à l'Ouest et au Nord, il y a environ 6,000 milles carrés de terres qui sont à peu près impropres à la colonisation. Une grande portion de cette étendue est couverte, dit-il, d'une mince couche de terre végétale assez riche, mais impropre à la culture.

Tout ce district est donc sans valeur aucune. Parlant des terres des prairies, il dit que leur étendue totale est de 60,000 milles dont une grande partie est de qualité relativement inférieure. Bien plus, il dit qu'une grande partie est entièrement inhabitable pour la plupart des colons et impropre à la création de grands établissements, à cause de la rigueur des hivers et de l'impossibilité absolue de se procurer du bois pour la construction des maisons

et le chauffage en un mot toute espèce de combustible. Ainsi donc, pour ces raisons, on ne peut utiliser une grande partie des prairies que pour pâturages. Il dit que les parties qui se prêteraient mieux à la colonisation, sont celles qui se trouvent contigues aux forêts près des Montagnes Rocheuses, à l'ouest et du côté de l'est sur le territoire qui est aujourd'hui Manitoba. On peut donc conclure qu'il n'y a pas plus de 25,000 arpents de terres, parfaitement propres à la culture.

Ce pays est immense, mais comme il ne contient pas une grande quantité de terres arables aussi considérable que le prétendent les honorables députés, nous aurons, par conséquent, à payer pour la construction de ce chemin de fer. L'honorable représentant de Cardwell a mis en doute une partie d'une assertion du député de Durham-Ouest, et a affirmé que l'an dernier la Colombie britannique avait versé davantage au revenu qu'elle n'en avait retiré indirectement. Qu'il me soit permis d'abord de parler d'une assertion de l'honorable député de Victoria, (M. DeCosmos), établissant que la Colombie payait un fort montant au trésor et que si nos augmentions sa population, elle continuerait de contribuer au revenu dans la même proportion.

La population actuelle de cette province, comme celle de Terre-Neuve, verse un montant élevé au trésor parce qu'elle ne se livre qu'à une seule grande industrie, et exportant ses produits, elle achète une plus grande quantité de marchandises d'importation soumises aux droits ; mais nous ne pouvons pas espérer qu'en augmentant considérablement la population du Nouveau-Brunswick, elle puisse contribuer beaucoup au paiement du chemin de fer.

L'honorable député de Cardwell s'est trompé dans ses calculs. Durant la vacance, je me suis donné la peine de m'assurer de la situation, et je me suis convaincu que plusieurs items qui auraient dû figurer dans son état avaient été omis.

Je n'accuse pas l'honorable monsieur d'avoir agi intentionnellement, mais il a commis des erreurs considérables dans ses calculs. En parlant des revenus et dépenses des provinces, pendant une certaine période d'années, l'honorable député de Durham-Ouest a dit que les revenus de la Colombie britannique ont été de

\$2,557,675, et les dépenses de \$3,441,461, soit pour toute la période un déficit de \$883,786.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Il faut comprendre dans les dépenses le service du chemin de fer.

M. ANGLIN : Pas le moins du monde. Dans un instant j'énumérerai à l'honorable ministre tous les items pour l'année dernière, afin de montrer que l'honorable député de Cardwell a fait de graves omissions.

Ce montant ne comprend nullement le coût des explorations, ni rien de ce qui a rapport aux dépenses fédérales pour le gouvernement civil. Permettez-moi de prendre l'année finissant le 30 juin dernier, nous verrons comment se balancent les revenus et les dépenses. Les recettes de l'an dernier ont été plus élevées que jamais ; celles des douanes se montent à \$577,262 contre \$426,682 l'année précédente, soit une augmentation de près de \$90,000. Les recettes de l'accise ont été de \$32,097 ; elles avaient atteint le chiffre de \$35,000 l'année précédente.

Recettes des bureaux de poste \$18,612 ; fonds des marins malades et en détresse, \$62,866. Droits d'inspection, \$621. Poids et mesures, \$40, ce qui prouve qu'on a fait quelques efforts pour mettre la loi en opération. Il y a eu aussi divers saisies, car il paraît que dans cette fière province, il se fait un peu de contrebande ; la part de saisie des marchandises s'est élevée à \$674, ce qui porte à \$572,192 le revenu total de l'année dernière qui avait été de \$478,857 dans le cours de l'exercice précédent, soit une augmentation de près de \$100,000. Ainsi donc l'année dernière est certainement la plus favorable qu'on puisse prendre pour établir une comparaison entre les recettes et les dépenses.

Je vais maintenant détailler les dépenses de cette année. Il y a d'abord le paiement de l'intérêt de la dette, item que l'honorable député de Cardwell avait d'abord oublié, mais dont il s'est ensuite souvenu, \$97,314 ; subvention, \$208,093 ; traitement du gouverneur, \$9,000 ; administration de la justice, \$35,604—luxe coûteux dans cette partie du Canada ; pénitenciers, \$23,312 ; hôpital de marine, \$4,167 ; pensions, \$4,346 ; milice et défense, \$7,801 ; travaux publics d'une seule classe, \$6,973 ; service de l'océan et des rivières, item oublié je crois par l'honorable

député de Cardwell, \$54,000 ; phares, \$15,153 ; pêcheries, \$1,424 ; inspection des vapeurs, \$12,165 ; octrois aux sauvages, \$48,532 ; perception des droits de douane, \$21,036—je crois que mon honorable ami n'en a pas fait mention ;—perception des droits d'accise, \$5,766 ; inspection des poids et mesures, \$561 ; bureaux de poste, \$77,265 ; travaux publics d'une autre classe, mais d'une nature purement locale et entièrement en dehors du chemin de fer, \$57,014 ; et différents menues dépenses s'élevant à \$358, ce qui porte les dépenses de l'an dernier à \$672,913 à opposer à un revenu de \$572,192.

Si ces chiffres sont exacts, comme j'en ai la conviction, l'honorable représentant de Cardwell pourra se persuader qu'il doit avoir oublié bien des items qui étaient imputables au compte des dépenses.

M. WHITE : Toutes les dépenses sont-elles portées au compte du fonds consolidé ?

M. ANGLIN : Un item relatif aux travaux publics, sur lequel j'ai attiré l'attention, doit être porté au compte du capital ; mais tout le reste, comme je m'en suis assuré, est imputable au fonds consolidé.

M. WHITE : Il est toujours difficile de faire le choix des items dans les comptes publics, mais ceux que j'ai cités ont été choisis avec soin et ils ne diffèrent que peu de ceux qui ont été donnés par l'honorable député. Je crois qu'après examen il verra que plusieurs de ses chiffres doivent figurer au compte du capital.

M. ANGLIN : Je ne doute pas que l'honorable député croie à l'exactitude de son exposé, mais il est dans l'erreur et je crois qu'il est à propos de l'en avertir ; aussi je lui donne les chiffres exacts afin qu'il puisse se convaincre, avec les autres députés, qu'il n'est pas dans le vrai. Quant à la province dont je suis un des représentants, je pourrais dire que l'état de l'honorable député de Durham-Ouest est de nature à faire naître une fausse impression. Ayant été pris dans les comptes publics, il est cependant exact ; aussi les montants des marchandises entrées dans nos douanes locales n'a pas été l'an dernier de \$5,500,000, attendu qu'il y a dix ans il atteignait \$10,000,000, et quelques années auparavant variait entre \$8,500,000 et \$9,000,000. Il est impossible de supposer que la misère de notre

population soit devenue assez grande pour que, depuis ce temps, la consommation des marchandises importées n'ait pas considérablement augmenté. Mais voici les faits.

Dans les dernières années, comme l'a dit l'honorable député de Cardwell, notre position a changé et nous avons acheté de plus en plus sur les marchés des provinces d'en-haut, de sorte qu'une grande partie des droits, pour laquelle nous devrions être crédités, a été payée aux douanes de ces provinces. En même temps nous importons davantage des manufactures de ces provinces, et si aucune partie des droits que notre population paie pour ces importations n'entre dans le trésor, il faut en conclure que l'argent reste entre les mains des manufacturiers. Cela, toutefois, n'affecte en rien l'exactitude des chiffres de l'honorable député de Durham-Ouest. Il a démontré de la manière la plus concluante que si nous n'avions pas de motifs raisonnables qui nous fassent espérer une forte augmentation de nos revenus d'ici à un an ou deux, nous devons hésiter avant de nous plonger plus avant que nous le sommes dans les dettes et les obligations. Notre dette, le 30 juin dernier, était de \$147,000,000.

L'honorable député de Cardwell a dit avec beaucoup de raison que le taux de l'intérêt avait diminué considérablement dans ces dernières années. Le fait est exact, mais je dois remarquer ici qu'il n'est pas juste de considérer l'intérêt que nous payons aujourd'hui comme devant être la base constante de celui que nous aurons à verser pour une dette permanente, parce que dans les dernières années nous avons vendu les débetures à six pour cent, je crois même que dans une occasion nous avons payé un taux plus fort que six pour cent ; dans quelques cas la prime a atteint le chiffre élevé de 9 et 10 pour cent. Je ferai remarquer en passant un petit fait relatif aux surplus que nous avons enregistrés durant ces années, qui ne manque pas d'intérêt. Les montants reçus comme primes sur la vente de ces débetures ont figuré dans les comptes comme faisant partie de nos revenus, et je crois qu'ils se sont élevés à \$1,500,000.

SIR SAMUEL L. TILLEY : L'honorable député confond avec le premier emprunt de l'honorable John Rose, à cinq pour cent garantis, et le montant des

primes a été de \$500,000 ; la question était de savoir s'il devait ou non figurer au revenu.

M. ANGLIN : Je pense que vous avez réalisé une prime sur les bons qui ont été vendus subséquemment.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Une prime très faible.

M. ANGLIN : Cette prime a figuré au compte du revenu et je me souviens m'être objecté à ce qu'elle y fût placée, devant le comité des comptes publics, demandant pourquoi une prime sur emprunt ne serait pas créditée à l'entreprise pour laquelle l'argent a été emprunté. On me répondit que les comptes ne pouvaient être tenus de cette manière.

Dans les dernières années, nous avons vendus à escompte, promettant de payer £100, après un certain nombre d'années pour £93 ou £94, ce qui représente la moyenne du prix de notre quatre pour cent : de sorte que nous calculons sur £100 un intérêt que nous n'avons pas reçu, et nous payons, en réalité, un intérêt plus fort que celui qui est indiqué dans les comptes qui viennent d'être publiés.

Il y a encore une autre question à considérer. L'an dernier, l'escompte sur l'emprunt effectué par l'honorable ministre des finances a été de \$607,000, et je ne vois pas que cette somme figure au débit du compte du revenu.

Je pense qu'on a jugé qu'il est possible, lorsque la balance se trouve du mauvais côté, d'employer un système de tenue de livres différent de celui dont on se sert quand nous vendons nos bons à prime.

M. PLUMB : L'honorable député pense-t-il que cette somme devrait être entrée autrement ?

M. ANGLIN : Je dis que l'autre somme n'aurait pas dû être placée au compte du revenu, mais si elle a été véritablement entrée comme elle devait l'être, celle-ci doit être naturellement portée contre le revenu. Je pense que même les plus confiants d'entre les députés de la droite ne peuvent espérer que nous réaliserons, par la vente des terres dans les territoires du Nord-Ouest, une somme suffisante pour payer la construction du chemin, lors même que son coût ne serait que de \$62,000,000 ; il est entièrement impossible de réunir, par ce moyen, un montant considérable.

Les honorables députés ont parlé de la

vente des terres aux Etats-Unis ; mais la moyenne du montant reçu depuis un siècle par les Etats-Unis n'égale pas celui qu'ils espèrent retirer en quelques années du Nord-Ouest. Ils ont calculé recevoir beaucoup plus de \$2,000,000 par année, ce qui est plus que les Etats-Unis ne retirent de la vente des terres dans la même période.

Si tel est le cas, où trouverons-nous de l'argent ? On nous demande pourquoi l'honorable député de Lambton, ses collègues et ses partisans, qui montraient autrefois tant de zèle pour l'exécution des conditions d'union avec la Colombie britannique, demandent maintenant de retarder la construction de la partie de la ligne qui doit passer dans la Colombie. Notre raison, la voilà : nous n'avons pas d'argent.

En 1876 nous avions un déficit. En 1877 nous avions un déficit et nous avons été obligés d'emprunter de l'argent pour payer une partie de l'intérêt de la dette. En 1878 nous avions encore un déficit et de nouveau nous étions obligés de contracter un emprunt pour payer l'intérêt de la dette.

Dans le cours de ces années, tous ceux qui portaient intérêt à la prospérité du pays espéraient que la période de dépression toucherait bientôt à sa fin, que nous aurions une reprise du commerce et des affaires, que nos revenus augmenteraient, que nous ne serions plus obligés d'emprunter de l'argent pour le paiement de notre dette et qu'il ne deviendrait pas nécessaire d'imposer une taxe additionnelle.

Mais pour l'exercice de 1879, terme durant lequel je prétends que mes honorables adversaires sont responsables des dépenses, nous avons eu un énorme déficit de \$2,000,000, et nous avons été obligés d'emprunter de l'argent pour payer l'intérêt de notre dette qui se montait presque à \$2,000,000.

De nouveau, cette année, nous avons encore un déficit de \$500,000, montant auquel il faut ajouter \$1,300,000 du revenu de l'an dernier, comme l'a dit l'honorable ministre des finances. Nous serons donc obligés d'emprunter cette année \$1,800,000 pour payer l'intérêt de notre dette, ou de prélever ce montant sur les produits des emprunts déjà contractés. Cela établi et avec le peu d'espérance que nous avons de voir augmenter notre revenu l'an prochain, ne devons-nous pas

nous arrêter ? Les honorables députés siégeant de ce côté-ci de la Chambre désirent certainement voir hâter l'achèvement des travaux à l'exécution desquels nous nous trouvons engagés, mais nous avons à faire face à d'autres obligations.

Nous devons terminer, dès que nous le pourrons, l'élargissement de nos canaux. Il faudra contracter un emprunt de \$2,500,000 au moins pour achever le canal Welland, et cette somme devrait être dépensée dans l'espace d'un an si c'est possible. Le canal Lachine doit aussi être terminé le plus promptement possible, ce qui demanderait \$1,120,000 de plus. Ainsi donc ces deux entreprises nécessitent une dépense de \$3,407,000, à laquelle nous devons nous efforcer de pourvoir ; puissions-nous le faire par la taxe et non aux moyens d'emprunts ! Je ne sais pas quel devra être le chiffre des dépenses, dans le cours de l'année prochaine, sur les canaux de Carillon et de Grenville, mais je l'ai entendu estimer à \$2,000,000. A part de cela, il y a le travail de l'élargissement des autres canaux auquel nous sommes constitutionnellement obligés au même titre qu'à la construction du chemin de fer du Pacifique. La constitution déclare d'une façon expresse—et il y a des choses étranges dans cette constitution—que ces canaux doivent être élargis dès que l'état de nos finances nous le permettra.

SIR JOHN A. MACDONALD : Non, cela n'est pas.

M. MACKENZIE : Les résolutions adoptées par les délégués de la province contiennent cette clause, et c'est sur elles qu'on a élevé l'édifice de la Confédération.

SIR JOHN A. MACDONALD : Elles ne font pas partie de la constitution,

M. MACKENZIE : Elles y appartiennent un peu.

SIR JOHN A. MACDONALD : En aucune façon.

M. ANGLIN : Je ne dis pas précisément qu'elles y appartiennent. Je parle de mémoire du projet de Québec, et depuis ce jour jusqu'aujourd'hui je suis resté sous l'impression que l'élargissement de ces canaux constituait une obligation imposée par la constitution.

SIR JOHN A. MACDONALD : Dans l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, il n'existe pas de clause ayant trait à ces travaux.

M. ANGLIN : S'il en est ainsi, je n'hésite pas à dire que cet engagement ne nous lie pas au même titre que l'obligation qui nous est imposée par la constitution pour la construction du chemin du Pacifique. Toutefois, quoique cet engagement ne figure pas dans la constitution, nous n'en sommes pas moins obligés de trouver cette somme de \$3,500,000 ainsi que le montant nécessaire pour l'amélioration des canaux de Grenville et de Carillon. Si nous abandonnons ces travaux et acceptons la déclaration de l'honorable ministre établissant qu'il a réduit à \$17,000,000 le coût du chemin de fer, du lac Supérieur à la Rivière Rouge—estimation que je trouve infiniment trop faible—ajoutons le coût des 200 milles à l'ouest de Winnipeg qu'il estime à \$2,000,000—quoique je sois sous l'impression qu'il atteindra \$3,000,000—à ces sommes ajoutons le coût des explorations, qui est d'environ \$4,000,000, ce qui forme un total de \$23,000,000. A la date du 30 juin dernier, comme l'établissent les comptes publics, \$12,500,000 avaient été payés au compte des chemins de fer.

Il reste donc encore \$10,500,000 qu'il faudra se procurer d'une manière ou d'une autre. Ajoutons les \$3,000,000 des canaux, ce qui fait que cette année ou dans l'espace de quinze ou dix huit mois, nous devons nous procurer \$14,000,000. Nous avons déjà à servir un intérêt très fort, mais nous aurons à ajouter une somme considérable à ce paiement. Nous payons en intérêt près de la moitié de notre revenu des douanes. Les honorables députés qui n'ont pas pour habitude d'étudier les comptes publics ne comprennent pas toujours la conséquence de ces énormes dépenses lorsqu'on leur demande leur vote. Après avoir pris \$1,300,000 des recettes de l'an dernier pour les ajouter à celles de cette année, nous avons encore un déficit indiscutable d'un demi-million de dollars. Il nous faut trouver ce demi-million, et malgré les circonstances dans lesquelles nous sommes placés, on vient nous demander d'entreprendre la construction d'un chemin de fer dans les Montagnes Rocheuses, dont l'honorable ministre estime le coût à \$9,000,000, mais que j'évalue, avec l'honorable député de Durham, à \$12,000,000, tout compris ; et lorsque cette ligne sera ouverte, nous ne pourrions pas attendre un revenu qui cou-

M. ANGLIN.

vrira les dépenses d'exploitation. Cette ligne, je le répète, ne paiera pas les frais d'exploitation et sur les 125 milles que traverse ce chemin, dont la construction sera si coûteuse, il n'y a que de petites étendues de terrains fertiles ou propres à la colonisation. Comme on l'a dit, ces terrains réunis n'ont pas une étendue plus considérable qu'un comté ordinaire d'Ontario et ils sont juste assez grands pour nourrir une population d'environ 30,000 âmes, lorsque toutes les vallées du Fraser au Kamloops seront remplies. Nous ne pouvons pas espérer que le trafic de cette population puisse payer les dépenses d'exploitation de ce chemin de fer qui seront plus élevées que celle d'une ligne traversant un pays d'une configuration ordinaire.

Ainsi donc, à part notre dette actuelle et l'énorme dépense supplémentaire d'environ \$14,500,000, on nous demande de nous imposer une charge aussi forte pour la construction d'une partie du chemin qui ne possédera qu'une très faible valeur tant qu'il n'aura pas d'embranchements. Comment trouverions-nous de l'argent ? Allons-nous toujours marcher ainsi en aveugles, en accumulant des obligations ? Quand les honorables députés qui faisaient partie de l'ancien gouvernement se préparaient à commencer l'entreprise, rien ne faisait espérer l'aurore prochaine de jours meilleurs, le retour de la prospérité, une augmentation du revenu assez forte pour excéder les dépenses. On dit que le gouvernement libéral a imposé au pays une taxe additionnelle de \$3,000,000. Dans un sens, suivant la manière ordinaire de parler de taxes, la chose est exacte.

Embrouillons la question tant que nous pourrions, rendons-la incompréhensible au moyen de phrases creuses, il n'en restera pas moins établi que l'augmentation énorme de la taxe est due au Nord-Ouest et au projet du chemin de fer dont nous nous occupons. Si nous n'avions pas à payer d'intérêt sur le prix de l'acquisition du Nord-Ouest et sur le coût de notre petite guerre dans ce pays, sur le coût de l'ouverture de ce territoire, de son gouvernement ; si nous n'étions pas obligés d'accorder des subventions aux sauvages, de leur payer des redevances pour ces terres ; si nous n'avions pas à maintenir une police à cheval pour empêcher les sauvages d'être turbulents ; si nous

n'avions pas accepté la Colombie britannique dans de telles conditions, et n'avions pas eu à supporter les frais du gouvernement de Manitoba : nous n'aurions pas de déficits et il serait inutile d'imposer une taxe additionnelle.

Il est inutile pour nous d'adopter des résolutions pourvoyant à ce que les taxes ne soient pas augmentées, si nous nous imposons des obligations qui rendront cette augmentation inévitable. C'est parce que nous avons le Pacifique à construire et le Nord-Ouest à nos charges, que nous nous trouvons dans les difficultés financières où nous sommes plongés actuellement.

Puis nous avons le tarif, qui est le plus cruel, le plus écrasant et le plus oppressif depuis le temps où les pirates maures et algériens qui accouraient de Tarifa et des autres ports de la côte de Barbarie imposaient leur tarif sur les navires marchands qu'ils pillaient et coulaient à fond. Nous possédons un tarif que l'on pourrait appeler algérien, car il est cruel et oppressif au-delà de tout ce que l'on peut imaginer. On pourrait l'appeler iançon. Et malgré un semblable tarif, il y a dans nos finances un déficit qu'on peut justement évaluer à \$2,000,000. Nous avons la certitude de ce déficit et la perspective certaine d'un autre déficit pour l'année prochaine.

Puissions nous jouir, l'an prochain, d'une prospérité dépassant les espérances les plus ardentes ! puissions-nous, ce que j'espère, avoir de belles récoltes, d'abondantes moissons ! puisse le nuage sombre qui nous menace à l'orient se changer en une aurore rosée, et puissions-nous avoir à nous réjouir de la reprise du commerce de bois—cette belle industrie que semble mépriser l'honorable ministre des finances—ainsi que des la reprise de notre commerce maritime et du réveil de toutes nos autres industries, malgré ce tarif et le poids de son influence oppressive sur toutes les industries du pays ! et si la prospérité renaît, ce sera par l'opération d'agents sur lesquels nous n'avons aucun contrôle, en un mot ce sera miracle.

Nous ne pouvons conjurer les désastres financiers qui nous menacent si, sans une amélioration marquée dans l'état de nos revenus et de nos ressources, nous sommes obligés de consacrer \$12,000,000 pour une entreprise inutile par elle-même, en plus des \$15,000,000 que nous devons dépen-

ser immédiatement. Puisque telle est aujourd'hui la position du Canada, puisque depuis cinq années successives nous sommes forcés d'emprunter de l'argent pour le paiement de notre dette, puisque malgré notre tarif écrasant nous avons un déficit, puisque nous ne pouvons espérer aucune amélioration matérielle de notre position, cette année ou la suivante, puisque le poids de notre dette et de nos obligations est un fardeau trop lourd pour le pays dans notre position actuelle, nous demandons au gouvernement, au parlement et à la population de la Colombie britannique d'attendre avec patience et de faire ainsi acte de franchise et de justice. Nous ne demandons pas au parlement d'abandonner ce projet, comme quelques-uns l'ont prétendu, ou de répudier aucune de ses obligations, mais d'attendre que nous nous soyons rendu compte du montant que nous pouvons espérer retirer, pour cette vaste entreprise, de la vente des terres que le chemin en voie de construction et son prolongement dans la prairie doivent ouvrir à la colonisation. Attendez que nous ne soyons plus sous le coup des effets épuisants des dépenses énormes que nous avons déjà faites et de celles que nous sommes obligés de faire ; attendez que cette dépression du commerce ait disparu, et qu'une prospérité bien assise nous permette de percevoir un revenu égal à nos dépenses et nous donne non-seulement le courage d'entreprendre, mais la force nécessaire pour supporter de nouvelles obligations et de nouveaux fardeaux. Nous demandons seulement au gouvernement et au parlement de se conformer aux faits et aux circonstances qui doivent guider notre politique, de n'agir qu'avec prudence et circonspection, de façon à ce que le pays ne se trouve pas entraîné dans des difficultés et des désastres qui pourraient affecter douloureusement les anciennes provinces et retarder pour de longues années la construction du chemin de fer du Pacifique.

M. MACDOUGALL : C'est avec une certaine répugnance et même, je l'avoue, avec une certaine hésitation que je demande la parole pour faire quelques observations sur la résolution ou question dont la Chambre est en ce moment saisie. Voilà trois jours et trois nuits que nous discutons sur le chemin de fer du Pacifique et sur ses relations avec la Colombie

britannique, et le débat n'est pas encore terminé.

Je suis d'avis que si nous nous laissons prendre aux arguments que l'opposition a fait valoir pour inviter la Chambre à ne point se former en comité, mais à adopter une résolution à l'effet de ne pas continuer le chemin de fer dans la Colombie britannique, ils nous entraîneraient beaucoup plus loin. Pour ma part, si j'envisageais cette question au même point de vue que l'honorable député de Durham-Ouest (monsieur Blake); si je croyais que le pays est, ainsi qu'il le dit, dans une condition de pauvreté désespérante; si je pensais que ses ressources financières sont aussi limitées, aussi peu productives qu'il les représente; si j'étais d'opinion que notre foi dans l'avenir ne nous justifierait pas de mettre le compte du capital à contribution en faveur du Nord-Ouest, sous le prétexte que la concurrence que nous fait les Etats-Unis relativement aux émigrants d'Europe nous empêcherait de vendre ou d'établir nos terres incultes: au lieu de demander à la Chambre de déclarer que la continuation de la construction du chemin de fer du Pacifique doit être retardée, je dirais qu'elle doit être abandonnée; je dirais, du moins, que le chemin de fer ne doit pas être continué plus loin que la Rivière-Rouge, et que nous devons laisser s'opérer lui-même l'établissement du pays au-delà de ce point.

L'honorable député de Durham-Ouest et quelques-uns de ses collègues nous ont représenté certains faits prétendus—je préfère dire certaines assertions—à propos desquelles ils ont raisonné à perte d'haleine; mais, admettant ses prémisses, sa conclusion, comme je l'ai déjà dit, est boiteuse et ne vaut rien. Je demanderai à la Chambre la permission de remonter plus haut, dans l'histoire de cette question, que l'honorable monsieur n'est allé.

Mon but est de faire voir qu'il existe des raisons pour que les membres de la Chambre n'acceptent pas la doctrine établie quelque part quant aux obligations du Canada vis-à-vis la Colombie britannique au sujet du chemin de fer du Pacifique. Je nie l'existence de preuves à l'appui de l'assertion que nous sommes liés par traité avec la Colombie britannique à dépenser des millions et des millions de piastres, que nous en ayons ou non les moyens, pour construire ce chemin de fer.

M. MACDOUGALL.

Tout d'abord, il n'est pas inutile de jeter un coup d'œil sur l'histoire de la Colombie britannique antérieurement à l'année 1867. Des découvertes d'or furent faites dans ce pays en 1858. Avant 1866, il y existait deux gouvernements, l'un pour l'île de Vancouver et l'autre pour la terre ferme; mais ce n'étaient pas des gouvernements représentatifs, c'est-à-dire élus par le peuple. La population n'était pas très nombreuse, et se composait en majeure partie de mineurs et de trafiquants; il y avait des Américains, des Canadiens et des étrangers de différents pays venus là à la recherche de l'or pour faire fortune. En 1866, un seul gouvernement fut établi: c'était celui d'une colonie de la couronne, sous le contrôle direct du ministre des colonies.

Mais quand le Canada et les provinces maritimes eurent décidé de former une Confédération, et pendant que l'acte d'Union était en voie d'élaboration, un certain nombre de citoyens de la Colombie britannique voulurent amener l'Union de cette colonie avec les anciennes provinces du Canada.

Il se fit un mouvement dans ce sens, des assemblées publiques eurent lieu et des résolutions y furent adoptées déclarant que cette union était opportune au plus haut degré. Jusque-là le Canada n'avait pas cherché à influencer la Colombie britannique en faveur de l'union, bien que celle-ci fût sans doute comprise dans le grand projet de 1864 qui devait unir sous un seul gouvernement toutes les provinces de l'Amérique Britannique du Nord.

On espérait alors que la Colombie britannique ferait, plus tard, partie de la Confédération, et on établit des dispositions pour que Terre-Neuve, l'île du Prince-Edouard et la Colombie britannique pussent entrer dans l'union aux conditions qui pourraient être stipulées entre elles et le Canada, sujettes à l'approbation du gouvernement impérial.

Mais jusqu'en 1868 la Colombie britannique n'était qu'une colonie de la couronne; elle avait un gouvernement contrôlé et dirigé par le bureau colonial, et elle demeura dans cette condition jusqu'à ce qu'elle devint une province du Canada.

En 1868, un mémoire, basé sur des résolutions adoptées dans des assemblées publiques, fut envoyé au Canada, exprimant le vif désir qu'avait la population

d'entrer dans le giron de la nouvelle Confédération. C'est à la suite de ces mouvements populaires qui venaient d'avoir lieu dans la Colombie britannique que les autorités du Canada s'occupèrent de la chose; elles édictèrent un arrêté du conseil et entamèrent des négociations avec le gouvernement impérial.

Il peut être intéressant de savoir ce que disaient à cette époque les citoyens de la Colombie britannique. Dans les documents de la session de 1867-68, nous trouvons les résolutions telles qu'adoptées, ainsi que l'arrêté du conseil édicté par le gouvernement canadien.

Le passage de cet arrêté, qui porte la date du 6 mars 1863, expliquera la position dans laquelle le gouvernement canadien se trouvait à cette époque :

“ Le comité a pris en considération un mémoire, daté le 5 mars 1868, de l'honorable ministre des travaux publics exposant que certaines résolutions relatives à l'union avec le Canada, adoptées à une assemblée publique des habitants de Victoria, Colombie britannique, le 29 janvier dernier, et transmise par le canal de l'honorable Samuel L. Tilley au secrétaire d'Etat du Canada, ont été le 3 du présent mois renvoyées à un comité de l'honorable conseil privé et par le conseil déferées à lui, l'honorable ministre des travaux publics, pour qu'il en fasse rapport immédiatement. Qu'il a lu et soigneusement examiné le contenu de ces résolutions, les circonstances dans lesquelles elles ont été adoptées et ce que le gouvernement du Canada doit faire à ce sujet.

“ Qu'il ressort de ces résolutions et du mémoire qui les accompagne, mémoire transmis par le comité nommé à l'assemblée publique en question, que le conseil législatif de la Colombie britannique a, le 18 mars 1867, unanimement adopté une résolution priant Son Excellence le gouverneur Seymour de prendre sans retard des mesures pour obtenir l'admission de la Colombie britannique dans la Confédération canadienne, à des conditions raisonnables et équitables.”

Il paraît de plus :

“ Que ni la population de la Colombie britannique ni le gouvernement du Canada n'ont eu connaissance de mesures qui peuvent avoir été prises par le gouvernement de la Colombie britannique conformément à la résolution du conseil législatif.”

Parlant ensuite du fait que cette démarche de la population et du conseil législatif eut lieu avant que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord eût été mis en vigueur, et qu'en vertu de la section 146 de cet acte il fallait plus que cela de la part de la Colombie britannique, le ministre des travaux publics—poste que j'avais l'honneur d'occuper de cette époque

fit une recommandation que l'arrêté du conseil rend dans les termes suivants :

“ L'honorable ministre expose que, considérant la constitution particulière de la législature et du gouvernement de la Colombie britannique, et que nonobstant la résolution adoptée par le Conseil législatif au mois de mars de l'année dernière, les résolutions passées aux assemblées publiques, et l'expression du sentiment public par l'organe de la presse de la colonie, avant et depuis l'acte de Confédération, en faveur de l'Union avec le Canada, aucune communication officielle à ce sujet n'est parvenue de la Colombie britannique à ce gouvernement, il recommande que Votre Excellence transmette à Sa Grâce le duc de Buckingham une copie du mémoire et des résolutions en question et prie Sa Grâce de donner instruction au gouverneur Seymour de faire telles démarches qui seront jugées convenables pour amener le Conseil législatif de la Colombie britannique à donner suite à son projet relativement à l'acte impérial. Il recommande de plus que Sa Grâce soit informée que le gouvernement du Canada sera prêt à soumettre au parlement une proposition pour l'admission de la Colombie britannique dans l'Union, dans l'attente que le gouvernement impérial ne tardera pas à transférer le territoire du Nord-Ouest au gouvernement canadien.”

Le conseil privé adopta ces recommandations et les transmit au ministre des colonies. Mais il sera peut-être intéressant pour la Chambre de connaître deux ou trois passages du mémoire des citoyens de Victoria et de certains membres du Conseil législatif, mémoire qui servit de base à l'arrêté du conseil. Il nous informe :

“ Que la population de Cariboo, la localité suivante la plus peuplée et la plus influente de la colonie, a eu au mois de décembre une assemblée extrêmement enthousiaste et unanimement adopté des résolutions en faveur de l'entrée immédiate dans la Confédération du Canada.”

Il nous informe que tous les journaux, sauf un, au nombre de cinq, favorisent la Confédération—le journal hostile étant en faveur de l'annexion aux Etats-Unis. Il nous informe que :

“ Le Conseil législatif, le seul corps législatif qui existe dans la colonie, est composé d'une majorité comprenant des chefs de département, des commissaires des mines, des magistrats et autres personnes sujettes à l'influence du gouvernement, et qu'on ne peut compter sur lui pour qu'il demande la Confédération, et que dès lors les signataires du mémoire en appellent au Canada.”

Les requérants disent :

“ Nous sentons que sans l'aide et l'appui du gouvernement canadien, le temps est éloigné où cette colonie sera admise dans la Confédération; mais, avec l'aide que nous sollicitons, nous croyons que rien ne peut empêcher notre admission au 1er juillet prochain.”

Et pour calmer les appréhensions qu'on aurait pu avoir au sujet des conditions, ils les spécifient comme suit :

"1. Le Canada deviendra responsable de la dette publique de la colonie, laquelle est estimée à \$1,500,000.

"2. Le Canada devra pourvoir aux fonctionnaires et aux services fédéraux.

"3. Accorder une subvention *per capita* suffisante pour assurer l'entretien du gouvernement local, indépendamment des pouvoirs de taxation réservés aux gouvernements provinciaux par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

"4. Représentation dans le Sénat et dans les Communes du Canada.

"5. La construction, dans les deux ans qui suivront l'époque de l'admission, d'un chemin de roulage trans-continental depuis le lac Supérieur jusqu'au point de la navigation sur la Fraser inférieure. Cette condition est regardée comme essentielle.

"6. Institutions représentatives populaires, assurant le contrôle responsable sur le gouvernement."

On voit que la Colombie britannique était très raisonnable dans ses demandes en sollicitant notre aide pour échapper à un gouvernement arbitraire et irresponsable. Elle ne parlait pas même, alors, d'un chemin de fer du Pacifique. Et quels étaient les signataires influents de ce mémoire? Le premier est James Trimble, maire de Victoria; A. de Cosmos, membre du Conseil législatif; J. H. Powell, M. D., représentant de Victoria dans l'ancienne assemblée de l'île Vancouver. Je n'ai pas besoin de mentionner les autres.

Voilà quelles ont été les démarches préliminaires pour l'admission de la Colombie britannique dans l'Union. Je crois, M. l'Orateur, qu'en présence de ces faits, l'assertion de l'honorable député de Durham-Ouest—que le Canada a eu recours à la coercition, qu'il s'est rendu coupable de sollicitations indues, pour amener la Colombie britannique à le joindre—ne tient pas.

Les négociations continuèrent, et dans le même temps feu sir George Cartier et moi-même fûmes députés en Angleterre pour nous entendre avec la compagnie de la Baie d'Hudson et avec le gouvernement anglais au sujet de l'acquisition du territoire compris entre le Canada et la Colombie. En 1869, nous conclûmes un arrangement en vertu duquel le grand Nord-Ouest devint la propriété du Canada moyennant £300,000 sterling.

Dès lors l'admission de la Colombie

M. MACDOUGALL.

britannique devint l'objet d'un vif intérêt et d'une consultation sérieuse avec les autorités impériales. Il fut de nouveau représenté au ministre des colonies qu'il y avait objection et hésitation chez les fonctionnaires de la Colombie britannique d'entrer dans l'union, excepté à des conditions qui seraient onéreuses pour la Confédération, et il fut prié d'employer son influence et son autorité—vu que l'idée d'unir toutes les provinces et colonies de l'Amérique britannique avait été affirmée par un Acte impérial—pour amener les autorités de la colonie à consentir à des termes d'union praticables et raisonnables. Cette démarche fut faite par le ministre des colonies dont la dépêche, adressée au gouverneur de la Colombie britannique et conseillant une union prompte et amicale avec le Canada, est aux archives. Monsieur Musgrove, qui avait été précédemment gouverneur de Terre-Neuve et qui avait pris un très vif intérêt à la question de la Confédération, fut nommé gouverneur de la Colombie britannique, dans le but de faire droit aux désirs de la population tels qu'exprimés dans son mémoire.

Le ministre des colonies, qui était alors lord Granville, écrivant au gouverneur Musgrove, emploie des expressions qui sont pleines de signification pour la question que j'expose en ce moment.

"La question qui s'impose d'elle-même, dit lord Granville, est celle de savoir si cette colonie isolée doit être exclue du grand corps politique en voie de formation. Sur cette question la colonie ne paraît pas être unanime. Mais d'après ce que je puis voir par les dépêches qui me sont parvenues, je suis porté à croire que l'opinion dominante est en faveur de l'union. Je n'hésite pas à dire que c'est aussi l'opinion du gouvernement de Sa Majesté."

Cette instruction bien définie, cet ordre, pourrais-je dire, fut communiqué, le 14 août 1869, au représentant de la Colombie britannique. Relativement à la position dépendante et subordonnée de la colonie à cette époque, Sa Seigneurie disait :

"Le lien constitutionnel qui unit le gouvernement de Sa Majesté à la colonie de la Colombie britannique est encore plus étroit que celui qui l'unit aux autres parties de l'Amérique septentrionale, et, dans une occasion comme celle-ci, le gouvernement britannique est obligé, pour la gouverner des sujets de Sa Majesté, d'exprimer son opinion et ses désirs plus énergiquement qu'on pourrait le juger nécessaire ailleurs."

Grâce à cette pression exercée par les autorités impériales sur les autorités récalcitrantes de la Colombie britannique—car, ainsi que je l'ai déjà dit, le peuple avait déjà fait appel au Canada pour en avoir de l'aide—les négociations ayant l'union pour but continuèrent.

Je vais maintenant faire connaître les termes proposés par le gouverneur en conseil de la colonie, avec plus de détail et dans la forme officielle, sous le coup de ces instructions et de cette pression. J'attire l'attention spéciale de la Chambre sur ces termes tels qu'ils furent présentés à Ottawa, surtout la clause relative au transit intérieur ou "chemin trans-continental." Je la trouve dans les propositions officielles des délégués envoyés à Ottawa, et elle est ainsi conçue :

"8. Attendu qu'il ne peut exister d'union réelle entre cette colonie et le Canada sans le prompt établissement de communications à travers les Montagnes Rocheuses par chemin de roulage et par chemin de fer, la Confédération devra, dans l'espace de trois ans depuis la date de l'Union, construire et ouvrir au trafic un chemin de roulage partant d'un point sur la ligne du principal tronc de cette colonie et allant au Fort Garry, de même nature que le dit principal tronc ; elle devra en outre s'engager à employer tous les moyens en son pouvoir pour compléter le plus tôt possible cette communication par voie ferrée, pour que les études destinées à déterminer le tracé qu'il convient de choisir soient commencées de suite, et pour qu'une somme d'au moins \$1,000,000 soit affectée tous les ans, à partir des trois années qui suivront la date de l'Union, à la construction des premières sections du dit chemin de fer depuis les bords maritimes de la Colombie britannique pour le soudre au réseau des chemins de fer du Canada."

Lorsque ces conditions furent présentées à Ottawa et discutées avec le gouvernement canadien, celui-ci proposa aux délégués de la Colombie britannique les modifications suivantes au sujet du chemin de fer :

"Le gouvernement de la Confédération se chargera de commencer simultanément, dans les deux années qui suivront la date de l'Union, la construction d'un chemin de fer allant du Pacifique vers les Montagnes Rocheuses, et d'un point qui pourra être choisi à l'est des Montagnes Rocheuses vers le Pacifique, pour unir les bords maritimes de la Colombie britannique au réseau des chemins de fer du Canada ; et de plus, de garantir l'achèvement de ce chemin de fer dans les dix ans qui suivront la date de l'Union."

Cette condition qui se trouve dans l'Acte d'Union était une proposition volontaire de la part du gouvernement fédé-

ral. Le gouvernement de la Colombie britannique proposa que nous devions entreprendre la construction d'un chemin de fer à raison de \$1,000,000 par année ; dans ce cas, si, comme l'ingénieur en chef l'avait estimé, l'entreprise coûtait \$100,000,000, il aurait fallu 100 ans au lieu de 10 pour achever le chemin de fer du Pacifique.

Je prétends que, en ce qui concerne ce parlement, nous ne sommes pas liés, par les termes de l'Union relatifs au chemin de fer, dans le sens absolu et dans la mesure que le prétendent quelques honorables députés, même de la droite. C'était une proposition volontaire de notre part, un *nudum pactum* comme diraient les avocats, parce que nous ne recevions rien en retour. Il est vrai que les délégués de la Colombie britannique ne s'y opposèrent pas. Ils furent très heureux de constater que le Canada tenait tant à établir un transit rapide à travers le continent. Mais comme toutes les autres décisions du parlement, celle-ci était sujette à modification.

La condition que les ressources du pays permettraient au gouvernement de garantir l'achèvement de l'entreprise en dix ans fut toujours comprise ; bien plus, elle fut expressément stipulée. Nous promîmes à la Colombie britannique, nous promîmes à tout le monde de construire le chemin si nous le pouvions ; mais le parlement n'a pas abdiqué son droit légal, naturel, constitutionnel de modifier ou d'abroger les lois qui se trouvent au statut, ainsi que les projets ou entreprises qui pourraient être trouvés impraticables.

La Colombie britannique, faisant partie de la Confédération, n'a pas le droit de se plaindre, à moins qu'elle ne puisse prouver que nous avons les moyens, ou que ces moyens sont à notre portée, et qu'il est de l'intérêt du pays de poursuivre la construction du chemin de fer dans cette province.

Comme membres de la Chambre, comme représentants d'une partie du peuple de la Confédération, les honorables messieurs de la Colombie britannique ont le droit de plaider leur cause du mieux possible ; mais dire que les transactions de 1871 sont de la nature d'un traité, que la Confédération est composée de parties séparées qui ont des obligations de traité les unes envers les autres,

et que nous sommes tenus à tout événement et quelles que soient les circonstances, que nous en ayons les moyens ou non, d'exécuter tout ce qu'un parlement précédent peut avoir proposé au sujet de travaux publics dans une province—c'est, monsieur l'Orateur, une proposition qui ne saurait être maintenue, et, pour ma part, je ne puis l'accepter.

Examinons maintenant la position dans laquelle nous sommes aujourd'hui. Nous avons entrepris la construction de ce chemin de fer. Nous nous sommes rendus aux demandes des représentants de la Colombie britannique, pour la raison que nous nous sommes chargés de remplir un contrat qui se trouve leur être avantageux, bien que son exécution menace les provinces plus anciennes de la ruine ou de graves embarras.

Je constate que nous sommes actuellement engagés dans la construction du chemin de fer du Pacifique depuis le fond du lac Supérieur jusqu'aux eaux du Pacifique. Ce chemin a été exploré, différentes lignes ont été proposées, et, en dernier ressort, les chefs des deux partis politiques se sont accordés sur le choix d'une ligne particulière dans la Colombie britannique, et la première section a été donnée à l'entreprise.

Aujourd'hui l'honorable député de Durham-Ouest et l'honorable député de Lambton—le premier ministre de l'ancienne administration—nous demandent de nous arrêter. Les raisons sur lesquelles ils appellent cette invitation, c'est que le pays est dans une condition financière précaire; c'est que nous n'avons ni argent ni crédit, ou que, si nous avons du crédit, nous ne devons pas l'employer à l'emprunt d'argent pour continuer cette entreprise; qu'il n'y a pas de pays à développer par cette partie spéciale de la ligne dans la Colombie britannique; que la contrée par laquelle la ligne doit passer de ce côté-ci des montagnes n'est pas ce qu'on l'a représentée; que, de fait, c'est une pauvre contrée. Et ici, M. l'Orateur, laissez-moi dire que j'ai été fort surpris et peiné, hier soir, en entendant l'honorable député de Lambton nous lire de vieux volumes pour prouver qu'il y a de vastes étendues de marécages, de sol alkalin et sablonneux, de terres incultivables entre la Rivière-Rouge et le pied des Montagnes Rocheuses.

Il nous a dit qu'il n'y avait que 80,

000,000 d'acres de bonnes terres dans tout ce pays, et il semble croire que cette quantité est insignifiante; mais s'il examinait l'étendue de quelques-uns des pays d'Europe qui font une grande figure dans le monde, il verrait qu'ils ont moins de 80,000,000 d'acres de terres arables: et cependant, ils ont des armées et des flottes et entretiennent des gouvernements très dispendieux.

Je trouve l'honorable monsieur plus blâmable que tout autre membre de la Chambre de décrier les ressources financières et matérielles de notre pays, parce qu'il était naguère encore le chef d'un gouvernement réformiste, d'un gouvernement qui avait fait appel au peuple et reçu ses suffrages sous le prétexte qu'il pratiquerait l'économie dans l'administration des affaires publiques, qu'il veillerait avec sollicitude sur le trésor soumis jusque-là aux extravagances de ses adversaires.

Les honorables messieurs de la gauche ont reçu le verdict populaire sur la foi de ces promesses, et comment les ont-ils tenues?

Nous savons que peu de temps après leur avènement au pouvoir les dépenses publiques ont été plus considérables que jamais; nous savons que dans tout le cours de leur administration ils ont eu une série de déficits. Le gouvernement précédent s'était engagé à exécuter cette entreprise dans l'espace de dix ans.

Cet engagement imprévoyant était la grande objection: c'était quelque chose de terrible.

L'honorable monsieur, avec l'éloquence que nous lui connaissons, spécialement dans les occasions où il s'agit de courtiser le peuple, fit remarquer aux électeurs étonnés que l'Administration précédente était indigne de confiance parce qu'elle avait entrepris la tâche gigantesque de construire le chemin de fer du Pacifique en dix ans. Eh! bien, disait-il, tout l'argent que vous pourriez avoir du gouvernement impérial ne suffirait pas pour exécuter cette vaste entreprise dans de pareilles conditions.

En vain on lui faisait remarquer que les mots "dix ans" se trouvaient dans les stipulations simplement pour indiquer que le gouvernement poursuivrait sincèrement et d'une manière continue l'exécution de cette entreprise. L'honorable monsieur persistait dans son assertion que

le temps était de l'essence même du contrat passé avec la Colombie britannique, bien que ni le peuple de cette province ni ses représentants ne l'eussent jamais compris de cette façon; jamais ils n'avaient prétendu que c'était une condition essentielle dont le non accomplissement annulerait la convention.

En effet, M. l'Orateur, ni le gouvernement ni ses ingénieurs ne savaient à cette époque s'il était même possible de construire le chemin de fer; comme question de génie, on ignorait si nous pouvions passer les goulets de la Fraser ou pénétrer les Montagnes Cascades et atteindre ainsi les eaux du Pacifique.

Je ne pense pas qu'il ait été clairement établi, à l'heure qu'il est, que nous puissions en arriver à ce résultat sans des dépenses énormes. En face de ces circonstances, avant qu'il eut été fait une exploration, avant que nous connussions la nature du pays au-delà du lac Supérieur, avant que nous connussions les difficultés qu'il y aurait à applanir dans le passage des Montagnes Rocheuses et dans la chaîne des Cascades, l'honorable monsieur s'efforçait de faire croire au peuple que le gouvernement précédent avait lié la Confédération à exécuter cette entreprise dans l'espace de dix ans, coûte que coûte.

M. l'Orateur, pareille condition n'a jamais existé. Jamais il n'a été question de compléter les travaux dans cet espace de temps, à moins de trouver un tracé facile, et à moins que les circonstances et les revenus du pays ne le permettent. C'est ainsi que je l'ai toujours compris.

Je siégeais alors sur les banquettes de la gauche, et, conjointement avec sir Alexander T. Galt et d'autres députés indépendants, j'insistai pour rendre ce point plus clair, sur l'adoption d'une résolution du parlement déclarant que l'entreprise devait être exécutée pourvu qu'elle put l'être sans nécessiter l'augmentation du chiffre des impôts publics.

Le très honorable chef du gouvernement étant alors absent à Washington, Sir George E. Cartier, qui le remplaçait, trouva un si grand nombre de ses partisans ralliés autour de nous, qu'il consentit à adopter cette résolution, et elle fut passée en présence des délégués de la Colombie britannique qui se trouvaient en arrière du fauteuil de l'Orateur.

Eh ! bien, avec la connaissance de tous ces faits, quelle ligne de conduite l'hono-

nable député de Lambton adopta-t-il après son avènement au pouvoir ? Tout en se plaignant de cette limite de dix années, il accepta la responsabilité de construire le chemin de fer comme entreprise publique ou du gouvernement; il envoya un délégué en Angleterre pour demander l'intervention de lord Carnarvon, alors ministre des colonies.

M. MACKENZIE : Non pas.

M. MACDOUGALL : Qu'avez-vous fait ?

M. MACKENZIE : Je n'ai demandé l'aide de personne.

M. MACDOUGALL : Qui a demandé l'intervention de lord Carnarvon ?

M. MACKENZIE : Le peuple de la Colombie britannique.

M. MACDOUGALL : Alors le peuple de la Colombie britannique s'est rendu en Angleterre. Je me trouvais moi-même là-bas à cette époque. M. Walkem vint à Londres se plaindre de la mauvaise foi du gouvernement canadien. Comme résultat, lord Carnarvon fut invité à offrir ses services; les honorables messieurs de la gauche les acceptèrent, et convinrent de s'en rapporter à sa décision quant aux millions qui devaient être dépensés annuellement par le Canada jusqu'à l'année 1890.

M. Walkem me parla de l'affaire, et je m'efforçai de le persuader qu'il ne servirait pas les intérêts de la Colombie britannique en exigeant ce qu'il se proposait de demander; que le Canada, sous n'importe quelle Administration, travaillerait à l'établissement du grand Nord-Ouest; que la nécessité de traverser les montagnes jusqu'à un terminus sur le Pacifique dans la Colombie britannique serait admise par tous les partis, et que, dans tous les cas, celle-ci aurait son chemin de fer aussitôt que la chose serait possible; qu'une querelle avec le Canada et la tentative d'exiger le strict accomplissement de ces conditions onéreuses aboutiraient à un insuccès.

Lord Carnarvon me fit l'honneur de conférer avec moi, non officiellement, sur cette matière. Comme Canadien, comme homme public, je crus devoir l'avertir de ne pas se brûler les doigts en acceptant le rôle d'arbitre entre le Canada et la Colombie britannique. Mais le noble lord, voulant faire disparaître tous les obstacles qui pouvaient s'opposer à la consolidation de l'Amérique Britannique du Nord—attendu qu'il était le même

ministre sous l'autorité duquel le projet de Confédération avait été élaboré—entreprit le rôle difficile et, je crois, mal avisé d'arbitre ; et l'honorable député de Lambton, le grand Réformiste, le grand constitutionnel, abdiqua ses fonctions de ministre responsable, et mit le parlement et le peuple du Canada dans une fausse position en laissant un personnage qui n'avait aucune responsabilité vis-à-vis de nous décider que nous devons dépenser \$2,000,000 par année pour construire un chemin de fer dans la Colombie britannique.

À mon sens, c'était un acte hautement inconstitutionnel ; c'était un coup fatal porté au principe le plus essentiel sur lequel repose notre système constitutionnel. Si le gouvernement peut remettre les cordons du trésor de la nation à une personne, même à la souveraine, pour qu'elle fixe le montant et spécifie l'objet des dépenses, sans préalablement consulter les représentants du peuple en parlement réunis, il cesse d'être le gouvernement d'un pays libre.

La convention fut exécutée, l'arbitrage eut lieu, et une décision de \$2,000,000 par année en faveur de la Colombie britannique fut rendue. L'honorable monsieur de Lambton soumit cette proposition après que l'arbitre eut donné sa sentence, et il réussit à obtenir du parlement un quasi consentement. J'ignore—car je n'étais pas membre de la Chambre à cette époque—si la proposition a été formellement approuvée ; mais l'assentiment de la Chambre fut obtenu d'une telle façon, la cause fut conduite sur des prémisses si fausses que, pour ma part, je n'ai pas été surpris de voir le vice qui avait présidé à l'origine de la proposition se révéler à chacune de ses phases. L'honorable monsieur a été accusé—je ne dis pas que ce soit avec raison—d'avoir lui-même, en sous-main, provoqué la dé faite de son projet dans le Sénat.

Aujourd'hui nous avons au pouvoir une Administration nouvelle, et la question du chemin de fer est encore sur le tapis. Nous avons à décider, par notre vote sur cette résolution, si, oui ou non, les travaux doivent être continués dans la Colombie britannique.

Je confesse que si j'étais libre des antécédents que je viens d'exposer et qui, je crois, lient le parlement jusqu'à un certain point, j'hésiterais. Mais comme par-

tisan du gouvernement sur une ou deux questions importantes, sinon sur toutes, je ne vois pas trop comment—en face de ce qui s'est passé entre les gouvernements britannique et canadien, des deniers qui ont été déboursés déjà pour des études et des travaux de construction au-delà du lac Supérieur, en présence du fait que l'honorable député de Lambton et ses collègues avaient adopté le même tracé dans la Colombie britannique—je ne vois pas comment, dis-je, je pourrais demander au gouvernement actuel d'infirmer une politique à laquelle la plupart de ses membres sont liés depuis longtemps, et refuser de continuer une partie au moins des travaux dans la Colombie britannique.

Il est bien vrai que si notre condition financière était telle que nous ne pourrions prélever assez d'argent pour l'administration des affaires et pour l'exécution des grands travaux publics que nous avons commencés, je dirais qu'il faut avant tout faire face à ces besoins.

L'intérêt de la dette publique doit être soldé, les subventions et les obligations du gouvernement civil doivent être payées, et à tout événement il faut pourvoir à plusieurs autres items de la dépense ordinaire ; et si je ne voyais pas dans l'avenir la perspective d'un revenu suffisant, je n'hésiterais pas à dire au gouvernement : “ Il vous faut remettre cette entreprise à plus tard.”

Mais notre condition est-elle si désespérée ? Est-il vrai, comme l'a prétendu l'honorable monsieur qui a pris la parole avant moi, que nous ne sommes pas en mesure de continuer cette entreprise ? Est-il vrai que la somme nécessaire à son exécution est si considérable, que les revenus et le crédit du pays ne suffiraient pas à la couvrir ? Je ne le crois point. Si nous consultons les statistiques des chemins de fer du Canada, nous voyons que depuis quelques années il a été construit 8,000 milles de chemins de fer qui ont coûté \$273,826,000. A cette somme les gouvernements général et locaux ont contribué pour \$80,000,000 ; mais plus que les deux tiers en ont été fournis par des capitalistes privés et des acheteurs d'obligations vendues sur la place. Je ne sais pas que le pays ait sérieusement souffert du placement de cet immense montant de capitaux dans nos chemins de fer, ou qu'il ait été construit des voies ferrées plus que le pays n'en avait besoin.

Je crois que si nous envisageons la question à ce point de vue, les dangers et les difficultés évoqués par la gauche disparaîtront. Je pense que nous pouvons trouver des hommes d'expérience, ayant les capitaux nécessaires, qui seraient disposés à entreprendre ce chemin de fer depuis la baie du Tonnerre jusqu'à Yale, son terminus sur le Pacifique, et, moyennant une subvention de 40,000,000 ou 50,000,000 d'acres de terres, ainsi qu'il en était question dans le principe, terminer les sections qui n'ont pas encore été données à l'entreprise. Je pense qu'il ne serait pas difficile de trouver une compagnie solvable qui se chargerait d'achever le chemin de fer du Pacifique à ces conditions et consentirait à l'entretenir et à l'exploiter. Du moment que les capitalistes seraient convaincus que notre vaste empire de l'Ouest contient dans ses limites 80,000,000 d'acres de terres arables, du moment qu'ils seraient convaincus que l'émigration qui a pris son élan va continuer d'affluer, que les désavantages climatiques de ce pays ont été exagérés, qu'il peut produire d'énormes quantités de blé d'une qualité supérieure à celui que produisent les autres parties du continent—il ne serait pas difficile de trouver une compagnie disposée à construire, à ses risques, le reste de cette grande voie ferrée.

J'apprends de source autorisée que les propriétaires de moulins à farine de Minneapolis donneraient 10 centins par boisseau pour le blé produit au-delà de la frontière internationale, de plus que pour celui qui croît à quelques degrés au sud. Pendant des siècles ces vastes et fertiles plaines ont été couvertes de millions de bisons qui ont subsisté à l'aide des herbages naturels du sol, et nous savons que le bétail domestique est intimement allié au bison. Nous avons donc là un pays qui peut produire en abondance la viande et les céréales, et ce seul fait, avec les conditions offertes aux émigrants et qui sont aussi favorables que celles que les États-Unis leur offrent, assureront—maintenant que le courant de l'émigration se porte rapidement vers l'Ouest—ample trafic pour au moins une ligne de communication principale. Le fait est que la population qui affluera dans le pays et les produits qui en sortiront couvriront, dès que le chemin sera ouvert, les frais de son exploitation et l'intérêt sur le capital.

Je n'ai donc aucune appréhension sur ce point, et, tout en ayant confiance que notre condition et nos perspectives d'avenir sont telles que le gouvernement est justifiable de continuer l'entreprise, j'aimerais avoir la certitude qu'il ne sera pas dépensé plus que le strict nécessaire, jusqu'à ce que nous soyions en état de faire davantage.

Certains honorables messieurs de la gauche ont prétendu que le tarif est le grand obstacle, et que son effet va retarder l'entreprise. Je leur répondrai qu'à mon sens cette question a été pleinement examinée et discutée par le peuple aux dernières élections générales : et quel a été le résultat ? 40,000 libéraux ont voté en faveur des candidats qui appuyaient le premier ministre actuel. Pourquoi ? Non à cause de ses antécédents comme chef de parti ni en raison des principes dont il était le porte-étendard, mais parce qu'ils avaient confiance dans ses qualités d'homme d'Etat, dans son patriotisme et dans son intention de tenir les promesses qu'il avait faites de protéger les industries du pays.

En effet, monsieur l'Orateur, le peuple ayant demandé que les industries nationales fussent protégées à l'aide d'un remaniement du tarif, je trouve que ce n'est pas faire un compliment à nos institutions parlementaires, non plus qu'à l'intelligence du peuple que de dire à celui-ci, avant même que la politique qu'il demandait n'ait eu le temps de faire son œuvre : "Vous avez fait une erreur en demandant cette politique." Au contraire, je pense que la grande faute que commet l'honorable député de Durham-Ouest, comme homme politique, c'est de lutter contre l'opinion déclarée, contre le verdict décisif du peuple.

Lui, un avocat enterré depuis des années dans ses dossiers, se pose en expert dans les matières de finances et de commerce, contre l'opinion des marchands, des industriels et des hommes publics les plus expérimentés, et méprise le jugement du peuple qui réclamait la politique nationale. Lui, un libéral, un enfant du peuple, vient déclarer que le gouvernement mérite censure parce qu'il donne effet aux désirs que le peuple a si énergiquement exprimés. Monsieur l'Orateur, c'est une erreur, une erreur très grave.

La politique nationale doit avoir le temps de subir l'épreuve. Déjà la

courte expérience que nous en avons eue met à son avoir un succès financier, puisqu'au lieu d'un déficit de \$2,000,000—condition normale sous le règne de l'honorable monsieur et de ses amis—le déficit de cette année n'a été que d'un demi-million. Il est du devoir du gouvernement de maintenir, de continuer cette politique. Il est aussi de son devoir de pratiquer l'économie dans l'administration des affaires publiques.

J'ai craint, avant l'ouverture de la session, que l'honorable ministre des chemins de fer voulût donner suite à son idée de construire le chemin de fer sur la rive nord du lac Supérieur; mais je suis heureux de voir que ses collègues l'ont amené à abandonner pour le moment cette partie de la ligne. Je suis également heureux de constater qu'il a été décidé de procéder avec prudence aux travaux dans la Colombie britannique.

Aussi, je vais voter contre la résolution de l'honorable député de Durham-Ouest. S'il était logique, il demanderait l'abandon des travaux dans la Colombie britannique. Loin de là, il ne demande que du délai, et il affirme par là même que le chemin devra être construit plus tard. Mais il a probablement rédigé sa résolution de manière à censurer son ancien chef et à contredire l'organe de son parti, lequel déclare que le chemin doit être continué aussi rapidement que possible.

Mais la motion est aussi une déclaration de non-confiance dans le gouvernement. De tout ce qui a été dit en faveur de la résolution, au sujet de sa forme et de ses conséquences politiques si elle était adoptée, je suis d'opinion qu'aucun partisan indépendant du ministère ne peut voter en sa faveur. Dans tous les cas, pour ma part, je ne veux pas contribuer à renverser l'Administration actuelle et à la remplacer par celle de l'honorable député de Lambton.

M. McLENNAN: Nous avons eu cette après midi, de l'honorable député de Cardwell, un exposé clair et complet de l'histoire du chemin du Pacifique; l'honorable député d'Halton vient de nous faire un exposé également précis de nos premières relations avec la Colombie britannique, et d'autres de nos honorables collègues nous ont donné sur le sujet des renseignements complets. A mon tour, je me propose d'aborder la question au

point de vue des obligations qui nous sont imposées, et d'examiner brièvement ce qu'il y aurait de plus sage à faire dans les circonstances relativement à l'accomplissement de ces obligations.

A ce propos, il est bon de nous rappeler la condition, qui a été maintes fois imposée, d'exécuter l'entreprise du chemin de fer du Pacifique sans augmenter le chiffre des impôts publics. Je pense que nous avons, dans les déclarations qu'a faites l'honorable ministre des chemins de fer en ouvrant le débat, l'assurance que cette condition est virtuellement continuée, que la proposition implique une ferme adhésion au principe, dans la manière dont il propose de poursuivre les travaux, et je pense que tous ceux qui ont pris part au débat sont d'accord sur ce point.

Je crois, M. l'Orateur, qu'il n'y a pas de différence d'opinion quant à la nécessité de terminer les travaux commencés et qui sont si avancés entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge, quant à la nécessité de continuer le chemin d'au moins 200 milles au delà de la rivière Rouge, dans la région des prairies, afin d'établir le pays fertile. Ce point est concédé par tout le monde, et si nous pouvons mettre ce projet à exécution et commencer des travaux dans la Colombie sans augmenter nos taxes actuelles, la cause du gouvernement est gagnée. Je suis donc d'avis qu'avec cette entente et arrivés à ce point nous pouvons attendre un peu, ainsi qu'il a été suggéré par quelqu'un.

Dans ces 200 milles qui se trouvent au-delà de la rivière Rouge, à travers la zone qui s'étend du 49^e vers le nord, environ 250 milles vers la rivière au Cygne, nous sommes dans les limites d'une zone fertile. Dans cet espace, en mesurant toute l'étendue depuis la rivière Rouge, nous avons 50,000 milles carrés ou 32,000,000 d'acres de terre. Laisant la moitié de cette quantité pour faire la part des nappes d'eau, des terres stériles et de celles qui appartiennent à des spéculateurs, il nous reste un espace qui, compté à vingt personnes par mille carré (ce qui est un très petit nombre), peut contenir un demi-million de population: le nombre que le très-honorable chef du gouvernement calculait, en discutant la politique des terres, que nous aurions dans l'espace de dix ans. Je suis d'avis que nous devrions attendre la

moitié de cet espace de temps pour faire cet essai d'établissement.

L'auteur de la résolution a fait des calculs élaborés pour démontrer ce que peut faire l'industrie humaine dans un nouvel établissement, et nous avons l'expérience des États de l'Ouest pour savoir ce que des hommes peuvent faire en améliorant un pays nouveau; enfin nous avons des estimations du nombre de colons qui, à la faveur de circonstances particulières, peuvent émigrer des anciennes provinces dans la nouvelle. C'est une maxime bien connue que dans des computations de cette nature c'est l'impossible qui arrive. La même chose ne se produit jamais deux fois dans l'histoire d'un pays ou dans celle d'une entreprise de ce genre. Et lorsqu'on nous dit que les colons des États de l'Ouest occupent une moyenne de 12½ acres chacun, cela ne nous donne pas une idée exacte de ce qui peut être fait dans ces fertiles terres des prairies dont la description, quelque brillante et intéressante qu'elle soit pour nous qui en sommes les possesseurs, ne dépasse pas les limites de la vérité.

Donc l'obstacle signalé dans la résolution dont la Chambre est saisie ne s'applique qu'à l'entreprise dans la Colombie britannique, et quant au monsieur distingué qui a proposé cette résolution et à son chef—si chef il y a—je dois dire qu'ils se trouvent dans une position tout à fait particulière. Le premier a joué, dans ses relations avec son parti et avec le gouvernement dont il a été membre, le rôle du canard que notre poète lauréat a vu "au dedans, au dehors et autour," et je suis d'avis qu'il faut l'excuser s'il n'appuie pas énergiquement cette entreprise de la Colombie britannique.

Mais la chose est bien différente en ce qui concerne l'honorable député de Lambton. Mon honorable ami de Cardwell (monsieur White) n'a rien exagéré en disant que l'honorable monsieur avait essayé le tour de force extraordinaire de se tourner le dos à lui-même. Car, en fin de compte, s'il existe aujourd'hui une obligation d'exécuter l'entreprise dans la Colombie britannique, cette obligation avait été acceptée par lui-même.

Il y a plusieurs espèces de courages dans le monde. Quelques-uns ont le courage de leurs convictions, quelques-uns ont le courage de leurs paroles, et souvent ce n'est que le courage de leur folie; d'autres

ont une espèce de courage qu'on nomme le courage allemand. L'honorable député de Lambton a montré son courage, hier soir, en nous lisant plusieurs pages d'un livre bleu. Ce n'était certainement pas pour étayer sa thèse, parce que tous les membres de la Chambre ont une copie de ce livre bleu et que s'ils voulaient en connaître le contenu, ils n'avaient qu'à le lire; je suis certain que ceux qui ont entendu la lecture de ces pages n'en sont pas plus avancés aujourd'hui.

C'était cependant, pour l'honorable monsieur, un effort pénible qu'il faisait dans l'évolution qu'il avait entreprise de se tourner le dos à lui-même. Il nous a pour toujours laissés dans le doute au sujet de sa conduite vis-à-vis la Colombie britannique: nous en sommes encore à nous demander s'il n'a pas biaisé, si en demandant des soumissions pour la construction d'une section du chemin dans cette province il entendait tenir les promesses faites à sa population. Je crains fort que nous ne sachions jamais à quoi nous en tenir sur ce point.

Les estimations du prix de revient de cette entreprise dans toute son intégrité sont très larges. Mon honorable ami le ministre des chemins de fer a placé les siennes à \$64,000,000 pour la ligne depuis le lac Supérieur jusqu'à Burrard Inlet. Dans les leurs, d'honorables membres de l'opposition ont atteint le double de cette somme. Eh! bien, monsieur l'Orateur, à en juger par notre expérience du passé, les estimations de cette nature sont très incertaines, et je crois que c'est une autre raison pour que nous fassions un essai, dans un espace de temps modéré, afin de voir ce qui peut être accompli en jetant sur le Nord-Ouest des colons qui nous aideront à développer le pays et par là même à construire le chemin de fer.

Je ne suis pas tout à fait d'accord avec mon honorable ami le ministre des chemins de fer sur une autre partie du projet qui a été discuté: celle qui concerne le prolongement de la route du Canada Central par le Sault Sainte-Marie. Je n'ai pas d'objection à prolonger la charte du Canada Central ou de toute autre compagnie pour construire un chemin de fer jusqu'au Sault Sainte-Marie; mais je vois de graves objections contre l'application des deniers publics à la construction de ce chemin. Je crois que l'on pourrait utiliser les nappes d'eau à la confection

d'un raccordement pour le présent, non pas une étendue de boue et d'eau de dix-neuf pouces de profondeur comme on en a trouvée à l'écluse de Fort Frances, mais des étendues d'eau réelles comme nous en avons sur le lac Supérieur. Si ces nappes d'eau sont utilisées entre la baie du Tonnerre et le Sault Sainte-Marie, elles peuvent l'être également bien sur une autre distance jusqu'à la baie Georgienne où nous avons le choix de deux ports, avec liaison de chemins de fer à Collingwood et à Midland. Voilà, suivant moi, ce que nous devrions faire, et cela suffirait en attendant que nous ayons la voie ferrée complète par la voie nord du lac Supérieur.

Quelques-uns croient qu'en faisant un raccordement avec le Sault Sainte-Marie, nous obtiendrions une bonne partie du trafic des Etats de l'Ouest. Je n'ai aucune confiance dans ce plan. C'est une question qui a été pendant de longues années étudiée sous diverses formes. De fait, dès le commencement de la construction du canal Welland, l'idée s'est fait jour, à différentes périodes, que si nous pouvions multiplier nos voies de communication, nous obtiendrions une grande partie du trafic des Etats de l'Ouest. Des gens intéressés à ces routes sont venus des Etats de l'Ouest; un comité du Sénat a visité ce pays il y a quelques années, il a parcouru toute la route et s'en est retournée. Quel a été le résultat? C'est que l'avantage que nous avons par le Saint-Laurent dans l'existence d'un tarif de 6¼c. par boisseau de grain venu par le canal Érié disparut, et que les péages sur le long du canal Érié sont aujourd'hui à peu près aussi peu élevés que sur nos canaux. L'Etat de New-York avait fait ce grand sacrifice afin de retenir le commerce provenant des Etats de l'Ouest, et en ce faisant il avait l'avantage d'énormes capitaux et d'une flotte toute prête pour garder le trafic sous son contrôle. Nous voyons aussi que les grandes compagnies de chemins de fer des Etats-Unis ont aussi réduit leurs taux au point que plusieurs d'entre elles n'ont pu, longtemps après, payer de dividendes à leurs actionnaires; mais elles ont retenu le trafic et retiré tous les profits de cet important commerce de transport.

Nous avons découvert qu'il nous faut plus que des voies de communication, chemins et canaux, pour obtenir l'avantage

M. McLENNAN.

d'un notable commerce de transport. Contentons nous d'espérer d'avoir une somme de trafic qui augmentera en même temps que notre population et par nos propres moyens; dans toutes nos entreprises de canaux et de chemins de fer, persuadons nous que c'est tout ce que nous en pouvons attendre et que ce serait folie de prétendre à plus. Le temps est passé où un petit peuple pouvait espérer se faire l'entrepreneur de transport d'une nation plus grande que lui; il n'a jamais existé dans des conditions semblables comme celles où nous sommes vis-à-vis les Etats-Unis. Nous faisons la concurrence à un peuple qui a toute notre énergie, tout notre esprit d'entreprise, et il ne nous laissera jamais prendre une partie appréciable de son commerce de transport.

En rapport avec cette question du chemin de fer du Pacifique, on nous a encore servi un consommé réchauffé de la politique nationale. Je crois que l'opposition a fini par épuiser ce sujet. Evidemment l'honorable député de Lambton croit difficile d'en sortir, puisqu'il ne cesse de répéter que nous avons adopté un tarif à l'aide duquel "quelques monopoleurs sont enrichis aux dépens de la grande masse du peuple." Et on nous dit que la protection a ruiné, aux Etats-Unis, l'industrie de la construction des navires.

Or, je trouve dans un almanac statistique américain, un tableau du nombre des navires construits aux Etats-Unis dans le cours de l'année expirée le 30 juin 1879. Il en a été construit 1,132 jaugeant 193,031 tonneaux. L'assertion que je relève est une de ces assertions hasardées dont l'honorable député de Lambton est coutumier, espérant que personne ne le contredira.

M. BLAKE: Combien de ces navires sont-ils des bâtiments de mer?

M. McLENNAN: Environ 438.

M. BLAKE: Oh!

M. McLENNAN: Mais il me semble que c'est un chiffre respectable pour un pays ruiné!

M. BLAKE: Quel est le tonnage de ces bâtiments de mer?

M. McLENNAN: Vous le trouverez à la page 63 de l'almanac: cet almanac est disséminé partout dans la Chambre.

Maintenant, quant à la masse du peuple, je demanderai aux honorables députés de Lambton et de Durham-Ouest si la

condition de notre classe ouvrière n'est pas meilleure que celle de la même classe dans les pays où règne le libre-échange ? Je suis sous l'impression que notre peuple est mieux que celui de l'Angleterre libre-échangiste.

On continue de parler du tarif "qui nous écorche et nous écrase." L'honorable député de Gloucester (monsieur Anglin) gratifie la Chambre de ses grincements de dents ; mais il ne réussit pas à nous persuader.

Cette question est épuisée ; le pays l'a tranchée, et nous pouvons la reléguer aux écoliers et aux clubs de discussion.

Je remarque dans une revue anglaise, publication bien connue, un article sur "les champs de blé du Canada" qui doit avoir été écrit par un honorable membre de la gauche.

Voici ce qu'il dit :

"Si le Canada pouvait être persuadé de modifier son tarif de façon à encourager l'importation des marchandises que nous sommes le plus en mesure de lui fournir, il pourrait presque monopoliser le commerce anglais ; il recevrait en retour non-seulement des articles fabriqués à bon marché et des instruments aratoires, mais un magnifique revenu qu'il sacrifie pour protéger quelques industries manufacturières et pour permettre à quelques fabricants entreprenants de s'enrichir aux dépens du reste de la population. Si cependant, il persiste dans sa politique actuelle, d'autres pays qui produisent le blé vendront indubitablement à plus bas prix que lui."

Je crois, monsieur l'Orateur, qu'il y a dans cet extrait autant de faussetés que de lignes. L'idée d'importer de la Grande-Bretagne des instruments aratoires dans la confection desquels le bois entre pour la plus grande partie est la perfection de cette espèce de chose qu'on appelle le libre-échange. Et puis, comment pouvons-nous monopoliser le commerce des céréales dans la Grande-Bretagne ou empêcher les autres pays de nous faire la concurrence là où nous n'avons aucun avantage, c'est un problème qu'un libre-échangiste peut seul expliquer. Le fait est qu'il y a un an nous avons abandonné l'idée de nous laisser guider par les théories libres-échangistes de la Grande-Bretagne, nous avons refusé de porter les oripeaux de cette nation ou de tout autre peuple.

Mais l'honorable député de Durham-Ouest vise à un autre but, indépendamment de la politique ministérielle au sujet du chemin de fer. Sa résolution a pour

objet la construction du chemin de fer du Pacifique dans la Colombie britannique, mais je pense qu'il est apparent pour tout le monde que son but est de construire une chose beaucoup moins considérable—ou beaucoup plus, à son sens—qu'un chemin de fer, c'est-à-dire, un programme politique.

Il fait appel au pauvre Canadien, au pauvre Anglais, au pauvre Irlandais et au pauvre Allemand, il fait appel à Ontario et à Québec, et il produit un argument que nous avons entendu rabâcher si souvent, celui des avantages qu'offre la république voisine ; mais il lui faudra recommencer.

Les Irlandais qui sont venus au Canada il y a un grand nombre d'années, trouvent en ce pays la bienfaisante mesure du *Home Rule* dont nous avons tant entendu parler : je ne connais pas sous le ciel de contrées où le *Home Rule* existe plus complètement qu'ici ; l'Allemand ne se laisse pas plus tromper que l'Irlandais, il sait que sa condition en ce pays est infiniment meilleure que dans l'Angleterre libre-échangiste.

L'honorable monsieur a évalué la valeur des terres sur les données de ceux qui sont allés de l'Est des anciennes provinces dans les nouvelles ; il lui faudra partir de plus haut que cela, il lui faudra commencer avec la Genèse de l'homme, examiner ses relations, ses rivaux et ses auxiliaires ; il lui faudra étudier la puissance de la matière, et trouver pour constituer un programme une matière plus solide que celle que contient son discours de cinq ou six heures.

M. BLAKE : Oh !

M. McLENNAN : Mais l'honorable monsieur est très pressé ; il a une trop haute idée de mes honorables amis les ministres. Nous, les membres de la droite, nous avons d'eux une bonne opinion ; mais nous ne les croyons pas impeccables.

Il aurait dû attendre un an, deux ou même trois ans, leur donner le temps de commettre des fautes, de faire des folies—car ils sont hommes, et, par conséquent, loin d'être parfaits—et il aurait peut-être trouvé alors de quoi les attaquer ; mais dans son impatience, il a construit une plateforme de sable qui croule sous son poids.

M. BLAKE : Oh !

M. McLENNAN : L'honorable mon-

sieur, en attaquant les ministres dans son grand discours, a touché la note de l'avertissement: il leur a dit qu'ils pratiquaient l'économie dans toutes les divisions du service et que s'ils s'efforçaient de joindre les deux bouts ensemble, ils pourraient avoir quelques succès.

Voilà la partie réellement importante de ce long discours, et je la signale spécialement à l'attention de mes honorables amis de la trésorerie. C'est la petite souris que la grosse montagne a enfantée, et je pense que mes amis feraient bien d'écouter ses sages conseils, d'être très prudents dans leurs dépenses, de pratiquer l'économie non-seulement dans la construction du chemin de fer du Pacifique, mais encore dans tous les ministères. Leur politique au sujet du chemin de fer, des terres et des finances est saine; mais ils ont besoin de se tenir sur leurs gardes, et dans ce cas ils conserveront le pouvoir assez longtemps pour asseoir notre prospérité sur des fondations larges et solides.

M. DAWSON: J'ai suivi le débat avec beaucoup d'attention. Si, d'un côté, la politique du gouvernement a été clairement expliquée par l'honorable ministre des chemins de fer, d'un autre côté les difficultés qu'il faudra vaincre, et qui, je l'espère, seront surmontées, ont été pleinement exposées par les honorables membres de l'opposition.

J'ai été bien aise d'entendre l'honorable ministre déclarer qu'il faut tenir parole à la Colombie britannique, et si nous pouvons juger des dispositions de la population de cette province d'après les sentiments que ses représentants ont exprimés ici, elle ne sera pas déraisonnable dans ses exigences.

Dans l'état actuel de nos finances, il nous faut procéder lentement et avec précaution. Nul doute qu'à l'ouest des montagnes le pays offre de sérieux obstacles à la construction du chemin de fer, en sorte que le choix d'une route était une affaire qui exigeait la plus extrême prudence; et je ne suis pas prêt à dire, d'après les rapports dont nous avons été favorisés, que le choix de Burrard Inlet comme terminus occidental—choix fait par l'ancienne Administration et approuvée par celle-ci—n'est pas le meilleur qui pût être fait en tout état de cause. Les sections qui ont été données à l'entreprise, s'étendant de cent vingt-cinq milles dans

l'intérieur à partir de la côte et aboutissant à une importante étendue d'eaux navigables, vont préparer un vaste district à l'établissement immédiat.

J'avais toujours espéré que Dean Inlet, Bute Inlet ou le chenal du Jardinier seraient accessibles, par l'océan d'un côté et par l'intérieur de l'autre. À l'est des montagnes, la route par le petit lac des Esclaves et la passe de la rivière aux Pins est évidemment celle qui favoriserait le plus l'établissement et le développement du pays; mais si, par le choix de cette route le seul port possible sur la côte du Pacifique est Port Simpson, il est naturellement hors de question pour le moment.

Si on avait pu tirer parti des petits bras de mer que j'ai mentionnés, nul doute que cela aurait été préférable; mais Port Simpson, tout en étant un bon havre, se trouve trop loin au nord.

Il est extrêmement regrettable que, nonobstant les dépenses énormes qui ont été faites pour les études, les rapports fournis par l'ingénieur en chef aient laissé la question dans une aussi grande confusion. L'année dernière il recommandait Burrard Inlet, tandis que dans son rapport du 30 septembre, il suggère qu'aucun choix ne soit fait avant que le pays n'ait été plus exploré. Après neuf années d'explorations, avec les moyens illimités qu'il avait à sa disposition, cette conclusion est assurément très étrange.

J'ai examiné les rapports qui ont été soumis à la Chambre depuis quelques jours, et j'ai lu avec beaucoup d'intérêt l'ouvrage du révérend monsieur Gordon. Il décrit d'une manière claire et pittoresque les embarras et les difficultés de la côte du Pacifique, explique la nature du climat de cette région et nous conduit, avec le talent d'un artiste, à travers les passes des montagnes jusqu'aux plaines immenses de la rivière de la Paix.

En lisant les descriptions si lucides qu'il fait du pays et l'opinion si nettement formulée qu'il donne de l'adaptation de ce pays à l'établissement de chemins de fer, on est porté à regretter qu'il ne change pas de place avec l'ingénieur en chef: l'Église pourrait y perdre, mais le service public y gagnerait, dans tous les cas il n'y perdrait rien. Ce rapport, si lucide, si vrai et si prudent, offre un contraste frappant avec le plaidoyer spéculatif en faveur de lignes particulières qui fait

le fond d'un trop grand nombre des rapports que nous avons eus jusqu'ici.

Je pense, monsieur l'Orateur, que la Chambre et le pays approuveront le gouvernement d'avoir donné à l'entreprise les sections qui se trouvent à l'ouest de la Rivière-Rouge, car elles permettent de disposer d'une vaste étendue de terres qui sont le plus propres à l'établissement. Deux cent milles sont peu de chose dans un territoire aussi immense; mais la construction de ces sections est un pas dans la bonne voie, et nous devons prendre la lenteur et la prudence pour guides dans la condition où se trouvent nos finances. À l'ouest de la Rivière-Rouge la ligne passera près du lac Manitoba et rendra accessibles les belles terres qui bordent cette magnifique nappe d'eau.

J'ai été heureux d'entendre l'honorable ministre des chemins de fer s'exprimer aussi énergiquement et aussi favorablement au sujet de l'embranchement du Sault Sainte-Marie. J'ai signalé l'année dernière les avantages qu'il y aurait d'ouvrir cette ligne et j'ai fait remarquer que, tout en développant un beau pays sur le lac Huron, elle nous permettrait d'avoir avec Manitoba une communication plus prolongée par le territoire canadien. Nous avons, en effet, sur le lac Huron un pays qui mérite d'être développé.

Il n'est pas aussi uni que les régions si célèbres du Nord-Ouest; mais il offre des avantages égaux, sinon supérieurs, à ceux que présentent les prairies. Au nord du lac Huron s'étend une vaste contrée présentant une agréable diversité de montagnes et de vallées, de rivières et de lacs. Dans les vallées de grandes étendues de terres arables extrêmement riches, et dans toute la région de magnifiques forêts qui donnent des bois de construction très précieux.

Le nouveau colon qui s'établit sur les prairies grelotte de froid quand arrive l'hiver, contre les rigueurs duquel les simples cloisons de planche qui constituent sa maison ne le protègent pas; dans les vallées de l'Algoma, il a toujours un feu généreux et au moins une hutte confortable. Sur les prairies, il n'a rien à faire quand le sol est couvert de neige; dans les forêts de l'Algoma, il peut toujours trouver, même en hiver, un ouvrage qui lui rapporte du profit. Sur les

prairies, il tient toujours la main dans ses poches, ne serait-ce que pour en retirer de quoi payer les matériaux d'une clôture ou le manche d'une houe; dans les forêts de l'Algoma, quelques coups de hache lui donnent ce dont il a besoin sous ce rapport. Nul doute que les prairies ont leurs avantages; mais le colon a besoin d'un certain capital pour s'y établir, tandis que dans les forêts sa hache lui suffit.

Quoique peu remarqué, l'établissement du district d'Algoma s'est fait rapidement dans ces dernières années. Ce n'était qu'un désert il y a cinq ans, mais aujourd'hui le blé est exporté en quantités considérables des îles Manitoulines et de la rive nord du lac Huron. L'honorable ministre de l'agriculture n'expédie que des brochures qui invitent les émigrants à se diriger sur le Nord-Ouest; pourquoi n'essaiet-il pas d'en envoyer quelques-unes dans la région moins lointaine et plus fertile de l'Algoma? Que cet embranchement du Sault Sainte-Marie soit une fois ouvert, et il sera l'objet d'un tel élan que le trafic local deviendra pour lui d'une importance peu ordinaire. Le commerce des bois prendra une expansion rapide; le poisson des lacs Huron et Supérieur, paqué dans la glace, trouvera des débouchés sur les marchés de l'Est, et les ressources minières de l'Algoma, parmi lesquelles nous pouvons compter l'argent, le cuivre et le fer, contribueront à donner du trafic au chemin de fer.

On a trop décrié jusqu'ici la magnifique région de l'Algoma. Couvrant une partie considérable de la Confédération, ayant nos grandes mers intérieures sur sa frontière méridionale et des eaux navigables au nord, possédant un climat égal à celui d'Ontario et de Québec, elle est destinée à devenir très importante.

Mais tout en développant une région nouvelle et en obtenant un trafic local, l'embranchement du Sault Sainte-Marie aurait une utilité encore plus grande. Son terminus occidental se trouverait à vingt-quatre heures de la baie du Tonnerre, et le lac Supérieur est navigable pendant une grande partie de l'hiver, en sorte que le trafic commanderait l'embranchement de notre Nord-Ouest; bien plus, il aurait en hiver un trafic étranger considérable, attendu que nos voisins s'occupent en ce moment de projets ayant pour but de mettre Duluth et Saint-

Paul en communication avec le Sault Sainte-Marie par une voie ferrée. Si ces grands projets sont jamais mis à exécution,—et il y a tout lieu de croire que quelques uns, au moins, le seront bientôt—l'embranchement du Sault Sainte-Marie aura un trafic d'hiver autant qu'il en pourra transporter. Puis nous aurons en hiver un moyen de transport facile et rapide pour aller au Manitoba et au Nord-Ouest.

Je suis depuis quelque temps en communication avec des personnes parfaitement en mesure de donner des renseignements sur Silver Inlet et le Sault Sainte-Marie; j'ai appris d'elles qu'indépendamment des baies et des détroits de refuge le lac Supérieur, à l'est de l'île Royale, est permanentement découvert. Le capitaine Trethewey, le directeur des mines, et M Livingstone, l'officier des douanes à Silver Inlet, m'ont fourni des données dont voici une compilation :

RAPPORT DE M. LIVINGSTONE.

“Silver Inlet.—Hiver de 1870-71, doux. Le remorqueur a fonctionné tout l'été, sauf un mois, du 8 février au 8 mars; les gros navires auraient pu naviguer tout l'hiver.

“Hiver de 1871-72. Le remorqueur a fait son service pendant dix mois de la saison, ne l'ayant discontinué que du 14 janvier au 18 mars. Pas de glaces à 600 verges de l'Inlet; détroit de l'île Royale ouvert.

“Hiver de 1872-3, rigoureux. Le remorqueur a discontinué son service le 28 janvier, mais un steamer puissant aurait pu se rendre facilement à l'Inlet, sauf pendant une couple de mois. Le froid a été si rigoureux dans le mois de février que la glace a pris sur le détroit de l'île Royale.

“Hiver de 1873-4, doux. Le remorqueur a discontinué son service le 30 janvier et l'a repris le 25 avril. Le détroit est resté tout l'hiver libre de glaces.

“Hiver de 1874-5, très rigoureux. Le remorqueur a discontinué son service le 10 janvier. Le détroit congelé pendant un court espace de temps.

“Hiver de 1875-6, modéré. Le remorqueur a discontinué son service le 28 janvier. Détroit libre de glaces.

“Hiver de 1876-7. Le remorqueur a fonctionné tout l'hiver, sauf cinq semaines; les gros steamers auraient pu venir pendant tout l'hiver au bassin de Silver Inlet.

“Hiver de 1877-8, doux. Le remorqueur a circulé durant tout l'hiver. Pas de glace dans le chenal, non plus que dans le détroit.

“Hiver de 1878-9, doux. Pas de glace pour empêcher les steamers de marcher.

“Hiver de 1879-80 jusqu'ici (28 janvier), doux. Le remorqueur circule; pas de glaces.”

J'ai aussi d'autres renseignements du Sault Sainte-Marie et du gardien du

M. DAWSON.

phare de la pointe au Poisson Blanc; je ne veux pas abuser du temps de la Chambre, et je me contenterai de dire que dans les hivers ordinaires les steamers pourraient se rendre durant toute la saison jusqu'aux détroits, mais que dans les hivers rigoureux la glace forme une courbe à partir de la pointe à l'Iroquois, côté américain, jusqu'à l'île Parisien, côté canadien ou nord.

Toutefois, en dehors de la baie Batchewana le lacreste toujours libre de glace et la baie elle-même est un bon havre. Toutes les données s'accordent sur ce point que le lac peut être navigué d'un bout à l'autre durant le mois de décembre et que, après le 20 mars, les navires bien équipés pour briser la glace dans les baies peuvent reprendre le service.

En sorte qu'on peut dire que le lac Supérieur est navigable pendant neuf mois sur douze. On voit donc qu'en construisant un chemin de fer jusqu'au Sault SteMarie et en le prolongeant de là quelques milles vers l'ouest jusqu'à un havre quelconque à l'extrémité inférieure ou orientale du lac Supérieur, nous pouvons pendant neuf mois de l'année avoir une communication avec Manitoba sur notre territoire; et c'est une affaire très importante, en attendant la construction d'un chemin de fer au nord du lac Supérieur.

Il s'est élevé une discussion, au cours du présent débat, relativement aux sections qui se trouvent entre la baie du Tonnerre et Manitoba.

L'ex-premier ministre, en nous expliquant quelles avaient été ses intentions au sujet de l'ouverture de la route, et les différences entre les estimations de l'ingénieur en chef et le prix de revient tel que nous le connaissons maintenant, nous a dit “qu'il n'avait pas la moindre raison pour douter de l'exactitude de l'estimation de \$25,000 par mille entre la baie du Tonnerre et Selkirk, qu'il ne savait pas que les estimations de M. Fleming fussent inexactes, attendu que ce monsieur s'en était rendu responsable, et que de plus il n'avait jamais entendu M. Fleming dire que ses estimations étaient de simples conjectures. Les estimations et les quantités portaient la signature de M. Fleming.” Il sait maintenant que les chiffres fournis par M. Fleming étaient de simples conjectures, et je suis heureux que ses yeux soient enfin dessillés. Il aurait

pu s'épargner plusieurs bévues, s'il avait connu ce fait plus tôt.

Au sujet de cette section de la baie du Tonnerre à Manitoba, s'il s'en était tenu à premier projet d'établir un chemin de fer jusqu'aux chutes à l'Esturgeon, d'améliorer la navigation entre cette localité et les défilés du lac des Bois et de construire un chemin de fer entre ce dernier point et Fort Garry, il aurait sauvé au pays plusieurs millions de piastres qu'il faut maintenant déboursier, et la voie ferrée aurait été de trente-cinq milles plus courte que celle qui fait aujourd'hui un détour par le Portage du Rat. Mais l'honorable monsieur a été induit en erreur par son ingénieur qui, dans une brochure qu'il vient de publier, dit : "Il existe, entre le terminus sur le lac Supérieur et la région des prairies, des points qui gouvernent tout le tracé. La situation géographique du lac des Bois, sur la frontière internationale, désigne Keewatin, au débouché du lac, comme étant un de ces points ; dans l'estime de l'écrivain, Selkirk en est évidemment un autre. Le problème est de raccorder ces points."

Or, ce sont des lubies comme celles qui hantent le cerveau de l'ingénieur qui ont fait tout le mal. La plupart des ingénieurs qui connaîtraient la nature du pays comme l'ingénieur en chef aurait du la connaître, diraient de suite, en consultant la carte, que, tirant une ligne à partir du lac Supérieur vers l'ouest, les points dominants sont les chutes à l'Esturgeon, les défilés du lac des Bois et Fort Garry, et ils auraient établi le tracé de façon à raccorder finalement ces points par voie ferrée, quand même ils auraient eu à se servir au début des nappes d'eau. C'était d'abord l'intention de l'ex-premier ministre, et ayant ce projet en tête, il commença l'écluse de Fort Frances ; mais l'ingénieur en chef, avec ses lubies sur les points dominants et ses estimations de conjectures, gagna l'honorable monsieur et lui fit adopter la route qui est beaucoup plus longue et infiniment plus dispendieuse. Sa première erreur a été de plier son jugement aux conceptions d'un monsieur à tendances excessivement visionnaires, et sa seconde de continuer l'écluse après que le projet qui devait la rendre utile eut été abandonné.

Dans la brochure qu'il vient de publier, l'ingénieur en chef paraît avoir été très discourtois et très injuste à l'égard de son

adjoind, attendu qu'il rejette sur lui la responsabilité de ses propres bévues. Au sujet de la différence qui existe entre les quantités originales et l'ouvrage inscrit comme exécuté, il dit que "de fait l'a frappé d'étonnement, car il était inattendu," que "c'est un fait alarmant et inexplicable," et il ajoute que "s'il n'avait pas été absent du pays, il aurait pris les moyens de tenir les dépenses à un bas chiffre, etc."

Voilà qui n'est pas mal, puisque les estimations et la dépense ont été son fait propre et qu'il avait supprimé les rapports de son adjoint, monsieur Marcus Smith, sur lequel il cherche à faire retomber la responsabilité.

Quoiqu'il en soit, les estimations en plus de la dépense et le tracé si peu judicieux démontrent la justesse de ce que j'ai toujours dit et soutenu, que le système d'administration est un système d'anarchie. On devrait faire en sorte de pouvoir toujours profiter de l'opinion des ingénieurs capables et distingués, au lieu de s'en rapporter à un guide aussi peu sûr que l'est l'ingénieur en chef actuel.

On a discuté à propos de la construction d'un pont sur la rivière Rouge, et je remarque que l'ingénieur en chef a écrit un rapport dans lequel il s'oppose à ce que le pont traverse la rivière au Fort Garry, parce que les plaines sont inondées à de longs intervalles. Il peut prétendre avec raison que comme il y a déjà eu des inondations, il y en aura probablement encore ; mais où il a tort, c'est quand il représente qu'il y aurait des obstacles aux travaux de génie dans la construction d'un pont qui devrait être au-dessus du niveau de la crue des eaux, quelque part à Winnipeg ou près de là. Son rapport n'est qu'un faible plaidoyer contre un endroit et en faveur d'un autre, mais il ignore certains faits évidents dont il aurait dû tenir compte.

On a parlé de Québec et de son système de chemins de fer, ainsi que des embarras financiers qu'il a occasionnés. A mon sens, le système de Québec est bien supérieur à celui d'Ontario en ce qui regarde la localisation.

Dans Ontario nous avons, en bien des cas, trop de lignes parallèles rapprochées les unes des autres. Québec, du moins, a construit une ligne très-importante, et le chemin de fer de la rive nord, actuellement en exploitation de la ville de Québec

à Ottawa, peut être appelé avec raison un ouvrage national, car il donne au pays une route intérieure suffisamment éloignée des frontières pour que nous puissions nous en servir dans toutes les circonstances possibles.

Quand cette route sera soudée au Canada Central et lorsque le chemin de fer de Toronto et Ottawa sera fait, on verra combien le Canada entier est redevable à la province de Québec pour l'esprit d'entreprise dont elle a fait preuve en établissant cette grande route nationale si importante.

Je remarque, M. l'Orateur—et je tiens à signaler ce fait, bien qu'il puisse ne pas paraître important—que la carte contient un grand nombre de noms très-extraordinaires tout le long de la ligne du chemin de fer.

Pourquoi n'a-t-on pas conservé les anciens noms historiques? Nos voisins, eux, ont bien conservé de vieux noms sauvages et français dans le Nord-Ouest; pourquoi les dédaignons-nous? Dans notre Nord-Ouest il n'y a pas un cours d'eau, pas un lac, pas, une chaîne de montagnes, pas une plaine qui n'aient été traversés par les aventureux voyageurs français d'autrefois; assurément le nom de La Vérandrye et celui d'une foule d'autres qui l'ont suivi dans ces régions feraient aussi bonne figure sur la carte que ces noms grotesques, impossibles à prononcer, importés des "hautes latitudes" de l'Europe.

Pourquoi chercher à oblitérer l'Histoire d'un pays en ignorant, dans ces documents officiels, tout ce qui peut la perpétuer? Il y a cent ans grand nombre de montagnards écossais, qui avaient d'abord quitté leur pays à cause de troubles politiques et qui quittèrent ensuite les Etats-Unis parce qu'ils ne voulaient pas renoncer à leur allégeance et vivre sous des institutions républicaines, se réfugièrent chez les sauvages du Nord-Ouest. Bientôt ils en devinrent virtuellement les chefs.

Ils établirent un bon gouvernement, la paix parmi les tribus guerrières, et ils donnèrent à plus d'un cours d'eau, à plus d'un vallon des noms familiers dans leurs montagnes natales; mais il paraît qu'il faut faire disparaître ces noms des cartes qui nous sont fournies, et les remplacer par des noms étrangers qui les rendent encore plus grotesques!

Réellement, M. l'Orateur, je pense que

M. DAWSON,

nous pourrions opérer une réforme sous rapport.

M. GIROUARD (Jacques-Cartier): Je saisais cette occasion pour contredire une assertion qui a récemment vu le jour dans l'organe libéral de Montréal, à l'effet que moi et quelques députés de Québec étions opposés à la politique du gouvernement au sujet du chemin de fer du Pacifique.

A mon sens, la question que comporte la motion de l'honorable représentant de Durham-Ouest est celle de savoir si le gouvernement est lié par un traité ou autre convention légale à construire le chemin de fer depuis le Pacifique jusqu'au réseau des chemins de fer du Canada ou des Etats-Unis, dans un certain espace de temps, ou du moins aussi rapidement que possible, ou seulement de façon à ne pas augmenter le chiffre des impôts publics. Je renvoie au statut qui autorise l'union de la Colombie britannique avec le Canada, et à ce propos j'ai l'honneur d'émettre une proposition quelque peu différente de celle avancée par l'honorable député d'Halton (monsieur Macdougall).

La section 146 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord dit :

" Il sera loisible à la Reine, de l'avis du très honorable conseil privé de Sa Majesté, sur la présentation d'adresses de la part des Chambres du parlement du Canada et des Chambres des législatures respectives des colonies ou provinces de Terre-Neuve, de l'Île du Prince-Edouard et de la Colombie britannique, d'admettre ces colonies ou provinces, ou aucune d'elles, dans l'Union, et sur la présentation d'adresses de la part des Chambres du parlement du Canada, d'admettre la Terre de Rupert et le Territoire du Nord-Ouest, ou l'une ou l'autre de ces possessions, dans l'Union, aux termes et conditions, dans chaque cas, qui seront exprimés dans les adresses et que la Reine jugera convenable d'approuver conformément au présent; les dispositions de tous ordres du conseil rendus à cet égard auront le même effet que si elles avaient été décrétées par le parlement du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et d'Irlande."

Or, à quels termes et conditions la Colombie britannique est-elle entrée dans l'Union? Ces termes se trouvent dans nos statuts de 1872, et on me concédera que ce parlement n'y a aucune juridiction, parce qu'ils ont été décrétés par un acte du parlement impérial. Nous trouvons, parmi certains documents annexés aux statuts du Canada de 1872, un arrêté du conseil privé de Sa Majesté, à

l'effet que la Colombie britannique sera admise et fera partie de la Confédération du Canada aux termes et conditions exprimés dans les adresses respectives du parlement du Canada et de la législature de la Colombie britannique. Le paragraphe 11 décrète :

“Le gouvernement du Canada s'engage à faire commencer simultanément, dans les deux années de la date de l'Union, la construction d'un chemin de fer du Pacifique aux Montagnes Rocheuses, et du point qui pourra être choisi, à l'est des Montagnes Rocheuses, jusqu'au Pacifique, pour relier la côte maritime de la Colombie britannique au réseau des chemins de fer canadiens, et de plus à faire achever ce chemin de fer dans les dix années de la date de l'Union.”

Nous ne voyons dans cette clause aucune réserve quelconque, comme celle qui fut faite par la Chambre des Communes en 1871, à l'effet que le chemin de fer serait construit de façon à ne pas augmenter le chiffre des impôts publics. Nous ne trouvons pas cette réserve, qui fut subséquemment répétée, non-seulement dans une résolution de la Chambre des Communes, mais même dans les actes de ce parlement, et plus particulièrement dans les actes de 1872, pourvoyant à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique et constituant deux compagnies pour cette fin. Il est parfaitement clair que ces statuts, aussi bien que ces résolutions de la Chambre des Communes, ne peuvent avoir aucun effet sur les termes et conditions qui furent acceptés par les deux parties, c'est-à-dire la Colombie britannique d'une part et la Confédération du Canada de l'autre, en vertu d'un acte du parlement britannique.

Je suis opposé à la résolution de l'honorable député de Durham-Ouest pour la simple raison que nous n'avons aucune juridiction, dans ce parlement, de changer les termes et conditions auxquels la Colombie britannique fut admise dans l'Union. Ces modifications ne peuvent être faites qu'avec le consentement des deux parties, en vertu d'un nouvel Acte du parlement impérial. Pour ces raisons je regrette de dire que je considère comme absolument impossible pour ce parlement d'accepter la proposition de l'honorable monsieur. Sans cela, je serais disposé à voter en faveur de sa motion.

On a beaucoup parlé de ce qu'il est convenu d'appeler Traité Carnarvon, et je suis porté à croire, avec l'honorable député

de Durham-Ouest, que ce traité n'a pas beaucoup de force, pour la bonne raison qu'il n'a pas reçu la sanction du parlement.

Mais si nous mettons de côté la convention Carnarvon, qu'arrivera-t-il? Notre position n'en sera que pire. Il nous faudra en revenir aux conditions exposées dans les adresses de ce parlement et de celui de la Colombie britannique, à l'époque de l'Union. Ces conditions prescrivent que la ligne devra être construite en dix ans, c'est-à-dire terminée en 1882. Notre position est pire, parce que la convention Carnarvon nous donne jusqu'à 1890 et contient cette autre clause importante que nous ne sommes pas obligés de dépenser plus de \$2,000,000 par année. Je crois donc que l'honorable député de Durham-Ouest n'a pas fait acte de patriotisme en répudiant cette convention Carnarvon qui nous faisait des conditions certainement meilleures.

En votant pour la motion de l'honorable monsieur, j'aurais cru voter la répudiation d'une obligation publique du pays. Dans un jeune pays comme le nôtre, les travaux publics ne peuvent généralement être mis à exécution qu'à l'aide d'emprunts sur les marchés étrangers; et je demande s'il serait sage d'établir pareil précédent en vue de notre crédit? Nous avons entrepris de grands travaux publics, agrandissement des canaux, construction de chemins de fer, et si nous établissons le principe que nous pouvons répudier une obligation pour exécuter certaine entreprise publique, le monde entier ne sera-t-il pas porté à croire que nous pouvons répudier nos autres obligations, notre dette publique? Pour cette raison qui, selon moi, est une raison de principe, je voterai contre la motion de l'honorable député de Durham-Ouest. L'honorable député de Gloucester (monsieur Anglin) nous disait que cette motion n'équivalait pas à une répudiation, qu'elle demande seulement du délai. Pour moi chercher des délais, c'est répudier, et, dans ce cas, je voterai contre la résolution.

M. COCKBURN (Muskoka): Je trouve que la motion de l'honorable député de Durham-Ouest est très opportune. Nous avons un déficit cette année, et je crois que la vente des terres ne réalisera pas les sommes sur lesquelles compte le premier ministre. J'espère néanmoins que ses espérances se réaliseront, et alors

nous pourrons continuer la section ouest de la ligne.

Je sais les résultats que donne la perception des deniers pour terres vendues à des colons. J'ai connaissance de colons qui ont occupé des terres pendant vingt ans sans prendre de lettres-patentes du gouvernement. Nous pouvons donc calculer que, dans certains cas, nous ne recevrons rien pendant vingt ans des colons établis sur ces terres. Plusieurs d'entre eux exerceront une forte pression sur le gouvernement pour obtenir remise des intérêts et même du capital, dans plusieurs autres cas.

Je crois que les députés qui ont attaqué l'honorable représentant de Durham-Ouest se méprennent beaucoup sur le sens de l'opinion publique. Cet honorable monsieur compte un grand nombre d'amis dans les deux partis. J'ai entendu plusieurs conservateurs approuver ses vues.

L'honorable député de Glengarry (M. McLennan) a déclaré qu'il suffisait de construire la ligne jusqu'à environ 200 milles de Winnipeg pour développer notre région des prairies. Mais je suis sûr qu'il faudra construire une ligne beaucoup plus longue si nous voulons développer notre Nord-Ouest.

Je sympathise avec les honorables députés de la Colombie britannique, et je ne blâme pas le langage dont ils se sont servi. C'est leur devoir d'insister à ce que les termes de la convention soient remplis. Ils seraient infidèles à leur mandat s'ils en agissaient autrement. Pour nous, c'est un devoir d'examiner les faits avec impartialité.

La motion de l'honorable député de Durham-Ouest ne propose pas que l'on abandonne la construction du chemin de fer du Pacifique, mais seulement qu'on la diffère. Nul doute que l'exploitation de cette ligne coûtera des sommes énormes et ne produira que très peu. Relativement à la colonisation du Nord-Ouest, j'ai beaucoup entendu parler de brochures traitant cette question. On a beaucoup blâmé l'honorable ministre de l'agriculture à ce sujet, mais je suis certain qu'il n'a pas laissé volontairement circuler cette littérature.

Je crois que les honorables députés, des deux côtés de la Chambre, ont fait une grande erreur en répandant des centaines de mille de ces brochures. Je crois que

plusieurs députés d'Ontario ont commis une grave erreur en expédiant un nombre énorme de ces brochures à des personnes qui n'avaient pas l'intention de quitter l'Europe, et qu'en outre la nouvelle région n'était pas assez développée pour recevoir une émigration considérable.

On a beaucoup parlé d'une nombreuse émigration au Nord-Ouest, mais il est notoire que nombre des émigrants qui avaient pris leur billet pour Manitoba, sont partis dégoûtés de Winnipeg pour se rendre dans le Dakota et le Minnesota.

Mon objet principal, en adressant quelques paroles à la Chambre, est de lui rappeler quel était le programme de l'ancien gouvernement au sujet de la section est de la ligne.

L'honorable député de Lambton voulait construire l'embranchement de la baie Georgienne, ce qui, au moins, aurait bien servi les intérêts des provinces de Québec et Ontario.

L'Administration actuelle a commis une grave injustice, envers mon comté particulièrement, en annulant les contrats que mon honorable ami de Lambton avait adjugés.

Si les réclamations formulées contre le gouvernement sont payées, \$200,000, au moins, auront été payées, ou plutôt gaspillées sur cette ligne par l'annulation de ces contrats; et si l'on eût exécuté les contrats, cinquante milles de la ligne auraient été achevés vers le 1er de juillet.

De fait, le gouvernement actuel a abandonné le projet le plus avantageux pour les provinces de Québec et d'Ontario, et le peuple lui demandera un compte sévère des \$200,000 gaspillées sur cet embranchement.

On a prétendu que la motion de l'honorable député de Durham-Ouest est un coup porté à l'Union, que c'est même une répudiation des termes de cette union. Je ne vois rien de la sorte. La motion demande seulement qu'on diffère l'entreprise.

Les députés de la Colombie ont certainement le droit d'insister à ce que les termes de l'union soient exécutés.

Mais j'espère qu'ils prendront patience et nous permettront de voir comment le budget de l'honorable ministre des finances fonctionnera l'année prochaine. J'espère donc que la motion de l'honorable député de Durham-Ouest sera bien accueillie par la

Chambre, comme elle la sera, du reste, par tout le pays.

M. BARNARD : La motion de l'honorable député de Durham-Ouest est simplement une répudiation. Sans nous en tenir aux termes mêmes de la résolution, examinons l'attitude passée de l'opposition dans cette affaire.

Dès le début de la discussion relative à l'admission de la Colombie dans l'union, nous avons pu voir que les honorables membres de la gauche étaient déterminés à ne pas admettre la Colombie à des conditions équitables, et que si même elle obtenait justice, on pouvait toujours répudier les conditions.

Les honorables messieurs de la gauche ont affirmé que la population de la Colombie n'était pas raisonnable dans ses demandes ; mais ils se sont contentés d'une affirmation à l'appui de laquelle ils n'ont point fourni de preuves. Nous regardions ces conditions comme très libérales et, après deux ou trois ans écoulés entre l'acceptation de ces conditions et la résignation du gouvernement Macdonald, nous ne nous sommes aucunement plaints de ce que les travaux n'étaient pas commencés.

Nous avons seulement protesté parce que les explorations n'étaient pas terminées. En arrivant au pouvoir, l'honorable député de Lambton a tout d'abord supposé que nous allions lui être hostiles. Il prétendit que la convention devait être modifiée.

Nous prétendimes, de notre côté, qu'aucune modification n'était nécessaire ; mais on nous proposa de nouvelles conditions qui entraînaient une dépense de \$4,000,000 de plus. Je fus plus qu'étonné de voir cette augmentation proposée par un parti qui persistait à prétendre que les conditions souscrites étaient déjà trop onéreuses.

Je regrette beaucoup que notre gouvernement n'ait pas pu s'entendre ensuite avec le gouvernement fédéral. Il en est résulté un appel à l'Angleterre et la convention Carnarvon qui n'est pas moins onéreuse, je le maintiens, que les conditions premières.

J'en viens maintenant à ce qui a été dit, dans cette Chambre, relativement à la valeur de la Colombie britannique, à ses ressources. On a répété, à satiété, que la Colombie n'a aucune valeur pour la Confédération ; l'honorable député de Durham-

Ouest a particulièrement insisté sur ce point. On a prétendu que la Colombie n'a pas de valeur, parce qu'elle ne produit pas de grain. C'est là une erreur. La Colombie offre plus de terres arables qu'on ne pense. Nous n'avons jamais prétendu que c'est un pays agricole. Nous prétendons qu'elle offre de grandes ressources minérales, comme l'avenir le prouvera. La région agricole se trouve principalement à l'est de la chaîne des Cascades. On a montré, l'autre jour, ici, une carte que l'on prétend indiquer les terres arables et les terres stériles, au nord-ouest de la Colombie. Sur cette carte est indiquée une étendue de terres arables située entre les Montagnes Rocheuses et la chaîne des Cascades et dont la superficie est de 20,000 acres, ce qui me semble une étendue suffisante à la production d'une quantité de grain qui formerait un item important dans le trafic d'un chemin de fer. Après mon élection je me suis procuré des renseignements de toutes les parties de la province relativement à la quantité de grain qu'on y peut cultiver. Le résultat m'a étonné. J'ai constaté que, l'an dernier, nos cultivateurs ont récolté 8,000 tonnes de grain, quantité énorme pour une population de 12,000 à 15,000 âmes, et la Chambre comprend que le sol qui donne pareille production doit être d'une fertilité remarquable. Il faut se rappeler aussi que cette récolte a eu lieu à une époque de dépression, car la Chambre venait de déclarer que le choix du tracé de Burrard Inlet était prématuré et tout indiquait que la ligne passerait au nord de ces établissements.

En conséquence, chaque cultivateur n'ensemence qu'un nombre limité d'arpents. Nous n'avons pas en culture un acre sur cent de nos terres arables. S'il nous arrivait 12,500 agriculteurs dont chacun cultiverait 80 arpents—et c'est là un chiffre bien modeste—cette région produirait, chaque année, 800,000 tonnes de grain.

Supposons que nous pourrions en exporter la moitié, soit 400,000 tonnes, cette exportation ne donnerait-elle pas un revenu considérable au chemin de fer ? Cette exportation paierait simplement les frais d'exploitation de la ligne pendant les douze mois de l'année et donnerait même un surplus. Mais on demandera peut-être : " Cette ligne de 127 milles qui ne fera que pénétrer dans la région, tra-

versera-t-elle un district pouvant produire 800,000 tonnes—en d'autres termes, la région productive est-elle assez compacte pour qu'on puisse exporter tout le grain par le chemin de fer ?”

Or, bien que la chose puisse sembler extraordinaire, tel est pourtant le cas. La ligne, partant de Yale, traverse les gorges dans lesquelles il n'y a pas de terres de grande valeur jusqu'à Lytton. A Lytton, en suivant le cours de la rivière Fraser et dépensant quelques milliers de dollars pour en améliorer la navigation, on obtiendra 25 milles de navigation non interrompue.

J'ai ici le rapport du ministre des travaux publics pour l'année 1875. Avant d'en lire des extraits, j'informerai la Chambre que la rivière Columbia était dans les mêmes conditions que la rivière Fraser et qu'avant d'en avoir amélioré la navigation, il était impossible de transporter les céréales au loin. La région agricole des territoires de Washington et de l'Oregon n'approvisionnait que le voisinage immédiat. Voici maintenant un extrait du rapport que je viens de mentionner :

“ J'ai l'honneur de transmettre, ci-jointe, copie du rapport supplémentaire de monsieur G. B. Wright sur le grand barrage de la rivière Fraser et sur la nature des obstructions à la navigation à ce point. Monsieur Wright évalue à \$100,000 le coût des travaux nécessaires pour enlever les roches ; mais je crois que son évaluation est trop élevée, même pour des travaux situés si avant à l'intérieur.

“ Il paraît que l'on peut construire un tramway du bief inférieur au bief supérieur, construction qui ne coûtera pas plus de \$3,000 à \$4,000, y compris un bon débarcadère à chaque extrémité. Pour montrer les résultats obtenus, dans le territoire de Washington et l'Oregon, par les améliorations de la rivière Columbia, je demandai à monsieur Wright de se procurer quelques statistiques à ce sujet. C'est le sujet de ces statistiques que j'ai l'honneur de vous soumettre pour l'information de l'honorable ministre des travaux publics.

“ Les rivières Columbia et Fraser se ressemblent beaucoup dans leur cours, par la nature des obstructions, le lieu où elles prennent leur source, et par le fait qu'elles traversent toutes les deux la rangée des Cascades pour se rendre à la mer. Toutes les deux sont peu rapides dans leur partie supérieure et très propres à la navigation des vapeurs.

“ Sur la rivière Columbia, le premier obstacle sérieux se présente aux Cascades où l'on a construit une voie ferrée de cinq milles pour éviter les rapides qu'il est impossible de rendre navigables. Il y a un autre portage à quarante milles au-dessus de ce point, de Dalles à Cillito, distance de treize milles. On y a aussi construit une voie ferrée. De ce point, la rivière

est navigable en toutes saisons, jusqu'à Wallula, distance de 140 milles. Quand l'eau est haute, les vapeurs peuvent se rendre à 140 milles plus loin, jusqu'à la ville de Lewiston. On a fait et l'on fait encore de fortes dépenses pour miner et enlever le roc sur cette rivière.

Antérieurement à l'amélioration de la rivière et à la construction des voies ferrées, le transport du fret, de Portland à Wallula, coûtait \$100 par tonne ; il n'y avait pas de fret en descendant, parce que les prix étaient trop élevés, bien que la région soit admirablement propre à la culture du blé. Maintenant, le transport du fret coûte \$20 la tonne, en montant, et \$6, en descendant. L'effet des améliorations est indiqué par le tableau suivant.

Le blé est la denrée que l'on transporte principalement :

1872.....	1,500 tonnes.
1873.....	6,200 “
1874.....	9,600 “

Je me suis adressé dernièrement à la compagnie de navigation de l'Oregon qui m'a envoyé le rapport que voici et qui couvre jusqu'à l'année dernière :

1875.....	10,600 tonnes.
1876.....	18,700 “
1877.....	30,000 “
1878.....	29,500 “
1879.....	44,800 “

On voit que la quantité de fret a graduellement augmenté depuis les améliorations. Ainsi donc, à l'est des Cascades, nous avons une région propre à la culture du blé, mais dont les produits n'avaient pu être utilisés jusqu'à 1872, à cause des difficultés du transport. Telle est, aujourd'hui, notre position à la Colombie. Cette impossibilité nous avait obligés, jusqu'alors, à consommer du grain étranger. Le rapport continue au sujet des améliorations de la Fraser :

“ Ces améliorations ouvriraient la principale région agricole à l'intérieur, région dont on peut évaluer la superficie à 200,000 acres qui peuvent produire 300,000 tonnes de blé par année. Aujourd'hui cette région est déserte, par suite de l'énormité des prix du fret et surtout parce qu'elle est presque inaccessible.”

Ainsi donc, en dépensant une somme comparativement faible pour améliorer la rivière Fraser, au-dessus de Lytton, on mettrait les cultivateurs du district de Lillooet qui produit déjà beaucoup, à même d'arriver aux marchés ; mais toute la ligne de la Fraser, jusqu'à la Quesnelle, fournirait du fret au chemin de fer. A partir de Lytton, nous avons une rivière de 260 milles qui traverse une région éminemment fertile. J'ai constaté moi-même que la région fertile est beaucoup plus considérable que ne le disent les

réciés des voyageurs. Le rapport du ministre des travaux publics, dont je viens de citer des passages, rend bien mieux justice à cette section de la Colombie que les récits des voyageurs. A partir du quai de Savona, terminus actuel de la section donnée à contrat, nous avons un cours d'eau navigable, la rivière Thompson du Nord, sur un parcours de 100 milles, des deux côtés duquel il y a des étendues considérables de terres fertiles. Autre parcours navigable de 100 milles, dans la direction Sud-Est, sur la rivière du Sud, sur les deux rives de laquelle la région est fertile. On peut aussi cultiver le grain en quantité considérable dans la vallée de la Spallumcheen qui s'étend dans une direction Sud, vers le lac Okanagan. Cette vallée est très-basse et presque au niveau des lacs entre lesquels elle se trouve située. Quelques milliers de dollars suffiraient pour déblayer ce cours d'eau et permettre aux vapeurs de deux pieds de tirant d'atteindre le lac Okanagan, ce qui ouvrirait une autre région de soixante-dix milles dans la direction de la frontière Sud. Ainsi, le tracé de ce chemin de fer nous donne l'avantage d'ouvrir une région de 260 milles dans une direction, de 100 milles dans une autre, et de 100 milles également dans une troisième.

Nous avons trop l'habitude—qu'on me pardonne l'expression—de décrier notre marchandise. J'ai entendu des honorables messieurs de la gauche déprécier notre pays par suite de leur ignorance, et, bien qu'ils aient lu divers rapports le concernant, ils ne veulent jamais reconnaître nos avantages. Les touristes qui traversent le pays en campant à la belle étoilé, ne peuvent pas s'en former une brillante idée. Mais je ne vois pas pourquoi les honorables membres de la loyale opposition de Sa Majesté passeraient des heures à nous lire ces récits, dans le seul but de porter préjudice à notre province. Mais pourquoi nous plaindre, monsieur l'Orateur ? Nous ne sommes pas les seuls dans ce cas. D'autres régions de la côte du Pacifique ont été également méconnues. Au début de la colonisation de la Californie, les cultivateurs qui allaient y chercher de l'or prétendaient qu'il n'y avait point de terres arables dans cet Etat, et, de fait, pendant des années, on n'y consommait que de la farine du Chili. Aujourd'hui, la Californie exporte pour

\$16,000,000 de blé dont une grande partie est expédiée sur divers points de l'empire britannique. Les premiers colons qui s'y occupèrent de culture, se plaignaient de ce que toutes les bonnes terres étaient prises par les missions et qu'il ne restait rien pour eux. Aujourd'hui, l'étendue des terres arables augmente, parce qu'on trouve qu'il n'est pas nécessaire de ne cultiver que dans la plaine ; les hauteurs deviennent très fertiles, grâce à un système d'irrigation. Je veux parler du système qui consiste à percer des tunnels dans les hauteurs, ce qui peut aussi bien se faire à la Colombie qu'en Californie. L'Orégon exporte aujourd'hui 225,000 tonnes de grain, ce qui est considérable. M. Keith, qui dirigeait les affaires de la compagnie de la Baie d'Hudson lorsqu'elle y inaugura le commerce des fourrures, écrivait aux directeurs, à Londres, qu'ils auraient à expédier de la farine pour leurs employés, parce que le pays ne produisait rien.

Aujourd'hui, l'Orégon exporte 225,000 tonnes de blé, en outre de ce qu'on y consomme et de ce qui est expédié en Californie par deux lignes de vapeur qui abordent à San-Francisco.

On a dit que la Californie n'était pas un pays agricole. La même chose a été dite de l'Orégon et, ici, de la Colombie britannique. Si je ne me trompe pas, l'honorable député de Lambton a dit qu'il n'y avait pas assez de terres arables à la Colombie pour constituer une bonne ferme.

M. MACKENZIE : Je n'ai jamais rien dit de la sorte.

M. BARNARD : Quelque chose d'approchant.

M. MACKENZIE : Pas du tout.

M. BARNARD : Je puis peut-être rafraîchir la mémoire de l'honorable monsieur. Il dit qu'il faisait cette assertion à bon escient, parce que son frère était allé à la Colombie et lui avait fourni ce renseignement. L'honorable monsieur n'a peut-être pas oublié cela ?

M. MACKENZIE : Je n'ai jamais rien dit de la sorte.

M. BARNARD : Peut-être je me trompe. Mais je comprends très bien qu'une personne qui traverse ce pays pour la première fois dise que la terre n'y produit rien. Ce fut ma première impression jusqu'au moment où je vis des mineurs faire des irrigations, défricher la

terre et obtenir des résultats considérables. Tout ce qui manque, c'est de l'eau qu'on trouve en creusant des rigoles. Avec l'irrigation, on est sûr de récolter de bon grain. Pourquoi donc prétendre que cette région n'a aucune valeur ?

Les sauvages mêmes y font la concurrence aux cultivateurs d'Ontario et obtiennent des prix pour leur blé, comme ils ont fait à l'exposition du centenaire, à Philadelphie. A Ottawa même, lors de l'exposition fédérale, une médaille a été accordée à un sauvage qui avait cultivé du blé à la Colombie britannique. Ce même sauvage avait eu un prix à Philadelphie, pour de l'avoine. On devrait y regarder à deux fois avant de dénoncer notre province.

Que font les honorables messieurs de la gauche ? Ils citent documents après documents, comme si notre parole devait être mise en doute, et répètent à satiété qu'il n'y a point de terres arables à la Colombie. Jamais je n'ai entendu parler d'un pays aussi calomnié par des compatriotes.

Aux Etats-Unis, on ne trouverait nulle part une réunion d'hommes pour déprécier le pays qui leur fournit la nourriture, et c'est ce que font pourtant les honorables messieurs de la gauche dans cette discussion.

Voici une carte du chemin de fer d'Omaha à San-Francisco. A environ 200 milles d'Omaha, on arrive à la rivière Plate du Nord et de là jusqu'à quelques milles de Sacramento, c'est-à-dire sur tout le parcours de la route entre ces deux points, parcours qui est de 1,600 milles, on ne trouve pas une seule terre en culture. Tout n'est qu'un désert où il y a quelques buissons et du sable.

En traversant l'Etat du Wyoming, on n'aperçoit pas de terres en culture, et cependant il vient des colons qui s'y établissent. Au Colorado, une grande partie des terres est impropre à la culture.

Cependant, vous n'entendez jamais les Américains déprécier ces régions. Au contraire, ils ont des agences pour y attirer des émigrants. La même chose a lieu pour l'Utah et le Nevada.

On n'aperçoit rien que le désert en perspective et quelques maisons autour des stations de chemins de fer. Mais allez où vous voudrez, conversez avec, qui vous plaira, et vous n'entendrez jamais un Américain déprécier son pays. Il est tou-

jours prêt à faire ressortir les avantages que chaque Etat possède.

Si j'étais agent d'émigration aux Etats-Unis, je ne demanderais pas de meilleurs arguments que les discours des honorables messieurs tels que publiés dans le *Han-sard* et je les répandrais dans le monde entier.

Notre pauvre petite province a eu sa part de calomnies. Notre population a commencé par travailler à la recherche de l'or ; elle est composée en partie de mineurs qui, d'après ces honorables messieurs, ne méritent aucune considération.

Mais je leur rappellerai que les premiers colons, parmi nous, ont beaucoup contribué à faire naître les sentiments qui ont contribué à nous faire entrer dans la Confédération, à donner au Canada une issue sur l'Océan Pacifique, issue sans laquelle le Nord-Ouest canadien serait de peu de valeur.

Nous savions que le Canada deviendrait un jour une grande et influente nation, nous avons désiré en faire partie ; mais l'honorable monsieur qui pose en vengeur de la morale publique ne veut pas qu'il en soit ainsi. " Si elle n'est pas raisonnable, dit-il, qu'elle se sépare. Nous avons fait un mauvais marché et, honnêtement, nous devons nous y tenir ; mais il vaut bien mieux le rompre. " Si cette demande de délai n'est pas une répudiation, qu'est-ce donc ? Il y a neuf ans que la Colombie britannique est entrée dans l'Union avec l'entente directe que le chemin de fer du Pacifique serait construit au bout de dix ans.

Les dix ans sont presque écoulés, monsieur l'Orateur, et pas un pouce de la ligne promise à la Colombie n'est construit encore. Aujourd'hui, l'on fait un effort pour le construire ; l'Administration actuelle se propose d'exécuter l'entreprise dans l'intérêt du Canada et de la Colombie ; les honorables ministres ont divisé un plan sage qu'ils se proposent fermement d'exécuter, un plan si sage et si large que les honorables messieurs de la gauche donneraient chacun une de leurs molaires pour l'avoir trouvé ; mais que font ces messieurs ? Ils font tout en leur pouvoir pour le déprécier ; ils agissent comme ils ont fait par un autre plan qui aurait économisé des millions de dollars au pays, et maintenant que leurs adversaires leur ont enlevé le pouvoir, ils prétendent que nous marchons à notre

ruine et se vengent en dépréciant le pays aux yeux du monde entier.

Un honorable député de la droite, pénétré des avantages qu'offre la Colombie, a pris une position courageuse. Son discours fait honneur à la Chambre et au pays, et je suis sûr que la population de la Colombie sera reconnaissante à l'honorable député de Cardwell (M. White) de l'habile défense qu'il a faite de la Colombie et de la manière victorieuse dont il a réfuté la longue tirade d'invectives qui nous est arrivée de la gauche. En parcourant un numéro du *Bystander*, je trouve que M. Goldwin Smith, parlant d'un des actes de M. Blake, s'exprime ainsi : "Cela est écrit sur une page peu glorieuse de l'histoire du Canada." Ne pouvons-nous pas nous demander si, en proposant cette répudiation, l'honorable monsieur n'a pas ajouté une autre page "peu glorieuse" à l'histoire du Canada ?

Dans une autre partie de ce volume, je lis la phrase suivante : "Monsieur Blake est, chez nous, le plus éminent défenseur de la morale." Après ce débat de cinq ou six jours, je voudrais bien savoir quelle place ce grand défenseur de la morale occupera dans l'Histoire. Peut-être n'est-il pas immoral de soumettre pareille résolution à la Chambre en lui demandant de la voter ; mais chacun des actes de l'honorable monsieur, en ce qui concerne la Colombie britannique, prouve que si l'honorable monsieur ne s'abaisse pas à un acte immoral, il est du moins très-fort sur les expédients. Quand les termes de l'Union furent laissés de côté, l'honorable monsieur crut que le gouvernement du jour ferait bien de nous offrir une compensation, et l'offre nous en fut faite. Cette offre contenait une clause particulière. J'ignore qui a rédigé ce document. C'est peut-être l'honorable député de Durham-Ouest, qui était alors ministre de la justice. Cette clause était parfaitement inintelligible : personne n'a pu comprendre si les \$750,000 étaient offertes à la condition d'abandonner le projet du chemin de fer ou seulement comme compensation des délais qui avaient eu lieu.

Il est fort extraordinaire qu'un "éminent défenseur de la morale publique" ait essayé de bafouer une "misérable poignée de colons," parmi lesquels il n'y a pas un avocat constitutionnel probablement, au moyen d'un factum contenant

un passage ambigu. L'honorable député de Durham-Ouest a clairement expliqué la chose dans son discours en déclarant, de la manière la plus positive, que les \$750,000 constitueraient une compensation pour tous les délais passés et futurs. Dans le débat, cet argument convenait à l'honorable monsieur, parce qu'il plaçait son parti dans une meilleure position.

Mais comment avait-il conseillé à lord Dufferin d'expliquer la chose à notre population ? Voici les paroles du noble lord :

"Je n'entrerai pas dans les discussions irritantes dont ces arrangements ont été l'objet. Je sais que cette offre vous a paru faite dans des conditions dont vous avez raison de vous plaindre. S'il en est ainsi, la chose est fort regrettable ; mais quels que soient les incidents pénibles du passé, un fait reste, c'est que le gouvernement canadien vous a offert \$750,000 au lieu du chemin de fer..... Cette somme peut vous sembler insuffisante, mais je vous dirai comment elle a été calculée. Aux termes du bill concernant le chemin de fer de Nanaimo et d'Esquimalt, bill qui a été rejeté par le Sénat, le Canada devait fournir un bonus de \$10,000 par mille. Or, le parcours de la ligne est de soixante-dix milles. La compensation offerte n'est donc que le bonus en bloc."

La Chambre comprendra facilement que ces deux déclarations sont incompatibles. On se plaignait, ce soir, que la Colombie britannique n'avait pas confiance dans l'ancienne Administration ; "qu'elle était un véritable gouffre ; qu'elle demandait sans cesse des millions." Mais quelle confiance peut-on avoir dans un parti qui nous envoie des documents pareils et qui cherche à nous tromper en nous faisant accepter une somme insignifiante pour que nous renoncions aux engagements conclus ? En refusant ces \$750,000, je crois que nous avons clairement fait voir que nous ne sommes pas entrés dans l'Union pour des considérations d'argent. Nous étions mus par des motifs convenables, par un patriotisme bien entendu. Le Canada nous semblait un pays en voie de progrès et de former une grande nation, un pays bien capable de soutenir sa dignité et qui garderait les engagements qu'il prendrait ; naturellement, nous cherchâmes à nous allier avec un pays dont la population est de même origine que nous.

Je suis persuadé que, tout à fait en dehors de la question du chemin de fer, nous aurions accepté l'invitation de nous unir au Canada. On n'a donc aucun droit de nous représenter comme tellement avides d'obtenir de l'argent à tout prix.

Je dirai un mot d'un document que l'on a fait circuler parmi les députés. Si l'on me demandait d'où il part, je dirais qu'il vient de l'opposition. Voici ce que dit l'auteur en parlant du tracé de la ligne :

“De la Passe de la Tête Jaune jusqu'au Pacifique s'étend l'énorme masse stérile des Montagnes-Rocheuses, entrecoupée de gouffres énormes et qui va se terminer brusquement dans la mer. Après avoir franchi cette formidable barrière à une élévation de 4,000 pieds, le tracé se dirige tristement vers la mer, traversant et longeant les flancs de ces montagnes qui dominent les torrents des gorges des rivières Fraser et Thompson.”

Ces absurdités ont été écrites par un Américain qui prétend bien connaître le pays. Or, j'ai fait le voyage de la Passe de la Tête Jaune à l'océan Pacifique, et cette description n'est aucunement exacte. Du centre des montagnes à la mer, j'ai suivi le tracé de la ligne. On n'y rencontre aucun des obstacles mentionnés. Il n'y en a pas un sur la ligne ; les torrents ne font pas plus de bruit que la chute de la Chaudière ; la construction de la ligne ne présente aucun obstacle. Je prétends même que l'évaluation faite par l'honorable ministre des chemins de fer, des frais que coûtera la ligne, entre le sommet des montagnes et la traverse de Savona, est de beaucoup trop élevée. Cette région est comparativement unie et favorable à la construction d'une voie ferrée. Les travaux seront beaucoup moins difficiles qu'on le pense.

J'ai donc cru, monsieur l'Orateur, que c'était mon devoir de défendre la Colombie dans les circonstances présentes. On y trouve beaucoup plus de terres arables qu'on ne pense ; grâce au chemin de fer, le pays deviendra une vaste région agricole ; ce n'est point un pays sans valeur, mais bien, dès aujourd'hui, une province aussi riche qu'aucune de celles qui forment le Canada ; on y trouve les ressources les plus variées : charbon, fer, poisson, bois de service, or, argent et cuivre, tels sont les produits qui en feront, un jour, une des plus riches provinces de la Confédération.

M. BURPEE (Sunbury) : Si je prends la parole à une heure aussi avancée de la nuit, c'est pour signaler l'attitude extraordinaire qu'ont prise l'honorable préopinant et les autres députés de la Colombie. Ces messieurs prétendent que la motion de l'honorable député de Durham-Ouest est une répudiation des engagements con-

clus, une répudiation des contrats, et amènerait une scission avec cette province.

Mais les représentants de la partie Est du Canada envisagent la question à un autre point de vue, et, comme un seul des députés des provinces maritimes a pris la parole à ce sujet, je crois devoir en dire un mot, même à cette heure avancée.

J'ai attentivement écouté cette importante discussion, et si j'ai bien compris l'honorable ministre des chemins de fer, il a dit que l'acte d'union avec la Colombie l'autorise à suspendre la construction du chemin du Pacifique du jour où le gouvernement s'apercevra que cette construction ajoute aux fardeaux du peuple. S'il en est ainsi, je crois que la motion de l'honorable député de Durham-Ouest fait face aux difficultés de la situation, et que nous devrions l'adopter dans l'état embarrassé de nos finances et en présence du chiffre des taxes qui ne satisfait aucunement les populations de l'Est.

Cette motion demande uniquement que l'on diffère la construction de la ligne à la Colombie britannique. Il s'agit donc de savoir si nous pouvons de suite achever la ligne, y compris la section de la Colombie, en dépensant, comme l'a dit l'honorable ministre des finances, \$10,000,000 cette année, autant l'année prochaine et \$5,000,000 pendant chacune des années suivantes, jusqu'à l'achèvement, sans ajouter aux fardeaux déjà imposés au peuple.

Chacun est d'avis qu'il est opportun et nécessaire de construire la section du chemin de fer entre le lac Supérieur et Winnipeg et de la prolonger au Nord-Ouest, autant que la colonisation du pays l'exigera.

Mais je crois que l'état de nos finances ne justifie pas la construction d'une section à la Colombie, et l'honorable député de Durham-Ouest me semble avoir démontré la chose par des chiffres qui n'admettent pas de réplique. J'ai toujours prétendu et répété ici que le Canada n'aurait pas dû entreprendre seul la construction du chemin de fer du Pacifique ; que c'est une entreprise qui incombe à l'empire aussi bien qu'à la colonie, et que le gouvernement anglais aurait dû nous aider puissamment.

On aurait dû faire cette considération avant d'accepter les charges et la responsabilité de l'Union avec cette colonie, avant d'adopter ce qui n'est évidemment

qu'un programme du gouvernement anglais.

Mais la correspondance à ce sujet nous montre que la Colombie ne demandait, comme condition de l'union, qu'un chemin carrossable la reliant aux territoires du Nord-Ouest, et je ne comprends pas pourquoi le gouvernement canadien s'est volontairement offert et s'est même engagé à y construire un chemin de fer dans dix ans, ou même vingt ans, suivant la limite de nos ressources.

Je crois que le gouvernement anglais aurait dû non-seulement nous aider dans la construction de la ligne, mais qu'il aurait dû payer les justes réclamations que la compagnie de la baie d'Hudson pouvait avoir contre le Canada pour la Terre de Rupert et le Territoire du Nord-Ouest.

Le Canada n'aurait pas dû payer \$1,500,000 à cette compagnie, plus 5 pour cent de tout ce qui reste de terres et lui céder 50,000,000 d'acres de terres disponibles dans ce territoire. N'était-ce pas assez, pour le Canada, d'entreprendre de coloniser cette région, de veiller sur 60,000 sauvages, sans assumer d'autres charges et responsabilités ?

Je répète que la construction du chemin de fer du Pacifique et la colonisation des vastes territoires qu'il doit traverser sont des entreprises qui incombent autant à l'Angleterre qu'au Canada et que le gouvernement anglais devait en supporter sa part. Cette opinion est corroborée par la déclaration qu'a faite sir A. T. Galt, envoyé spécial du Canada en Angleterre, dans un discours prononcé par lui, à Montréal, avant son départ pour sa mission.

Voici ses paroles :

" Les populations du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et même d'Ontario, n'ont pas plus d'intérêt à coloniser le Nord-Ouest que les journaliers anglais ou ceux de Tipperary."

On nous a fait payer, sur le revenu fédéral, l'année dernière, pour annuités et gratifications aux sauvages du Nord-Ouest, près de \$1,000,000, y comprises les dépenses de la police à cheval qui est nécessaire pour les maintenir en paix, et ces obligations n'iront qu'en augmentant, à mesure, qu'avancera la colonisation du pays et que le gibier deviendra plus rare. Ces charges ajoutées à celles que nous avons déjà, et l'augmentation de notre

dette et des taxes devraient nous engager à différer la construction du chemin de fer à la Colombie, jusqu'à ce que les territoires du Nord-Ouest soient colonisés, et que nos ressources soient devenues suffisantes pour nous permettre d'achever la ligne.

L'honorable ministre des chemins de fer prétend que nous pouvons actuellement nous engager dans cette entreprise, et l'honorable premier ministre nous a soumis un calcul d'après lequel le produit de la vente des terres, au Nord-Ouest, suffirait à payer les frais de construction du chemin de fer. Il calcule que, pendant les dix années prochaines, nous vendrons 32,000,000 d'acres de terres sur lesquelles nous aurons établi, à cette époque, 500,000 colons, et que la vente de ces terres aura produit \$38,000,000 en argent et \$32,000,000 en garanties.

Je crois que l'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton) a clairement démontré la futilité de ce calcul. Il a fait voir qu'aux Etats-Unis, où les terres sont d'une fertilité au moins égale et où la colonisation est plus facile, on n'a jamais réalisé, dans dix ans, plus de six millions en argent et une somme égale en garanties. Pour donner une idée de ce que représente un territoire de 32,000,000 d'acres de terres, il est nécessaire d'établir une comparaison avec des territoires qui sont mieux connus. Les provinces de l'Ile du Prince-Edouard, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick réunies représentent un territoire à peu près égal à celui que l'honorable premier ministre prétend coloniser dans dix ans ; et cela en calculant les terres de toutes qualités, bonnes et mauvaises, dans ces provinces. L'absurdité de ce calcul est évidente. Mais plaçons-nous à un autre point de vue. Voici le total des terres vendues dans les diverses provinces :

Ontario.....	19,605,000 acres.
Québec.....	17,701,000 "
Nouveau-Brunswick....	5,453,900 "
Nouvelle-Ecosse.....	6,607,000 "
Total....	49,000,000 acres.

Ces terres ont été achetées du gouvernement par des particuliers. Environ 13,000,000 d'acres sont réservés pour les forêts et les mines, ce qui laisse 36,000,000 d'acres, ou seulement un peu plus du montant que l'honorable premier ministre prétend vendre dans dix ans, au Nord-

Ouest. Or, voilà près d'un siècle que le travail de la colonisation s'accomplit en Canada, et l'honorable premier ministre prétend accomplir un travail presque égal, au Nord-Ouest, dans dix ans.

Je crois que cette comparaison suffit pour faire voir combien la réalisation des espérances du premier ministre est impossible. Quant à la qualité des terres, on ne saurait prétendre qu'elle est meilleure dans le nouveau territoire que dans Ontario. L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Girouard) a dit que la motion de l'honorable député de Durham-Ouest était une espèce de répudiation. L'honorable ministre des chemins de fer a émis la même prétention, ajoutant que si jamais l'état de nos finances nous mettait dans l'impossibilité de continuer les travaux, nous pourrions les suspendre. Or, cela pourrait arriver dès l'année prochaine, et si nous nous en tenons aux contrats actuels, ne fût-ce que pendant un an, de grandes responsabilités s'accumuleraient, les entrepreneurs voudront être remboursés de leurs dépenses et demanderont des dommages, et l'on aura de grandes difficultés à suspendre les travaux.

On prétend aussi que cette révolution compromettra l'union des provinces. Les députés de la Colombie nous ont assez répété cet argument et nous sympathisons avec eux. Pour ma part, je crois que l'union avec la Colombie était prématurée. Je crois que la rupture de l'union n'est pas le plus grand malheur qui puisse arriver à cette province et à tout le Canada même. L'union décidée par Acte du parlement ne peut pas durer longtemps si des liens commerciaux ne viennent pas donner de la force à l'union politique. Or, il est facile de démontrer, je crois, que nous n'aurons pas d'union politique avec ce pays, d'ici à bien des années. L'honorable député de Victoria (M. DeCosmos) a souvent demandé pour la Colombie un tarif spécial, différent de celui du tarif général du Canada. J'ai compris moi-même que, pour plusieurs bonnes raisons, la Colombie devrait avoir son tarif particulier.

Cette province se trouve dans des conditions très différentes de celles des autres provinces de la Confédération. Dans ces conditions et du fait que les rapports commerciaux entre les deux pays sont impossibles, je prétends que l'union de la Colombie avec le Canada est prématurée

M. BURPEE.

et que cette union est préjudiciable non-seulement au Canada, mais à la Colombie elle-même. Si c'est un danger pour la Colombie que la section du chemin de fer ne soit pas construite maintenant, il est encore beaucoup plus dangereux pour nous de construire cette section dans l'état actuel de nos finances. Nous risquons plus de briser l'union en commençant les travaux à présent qu'en faisant une halte. Et je parle ici à bon escient. Je vous assure, monsieur l'Orateur, que dans la province d'où je viens—et je crois que cette observation s'applique aux autres provinces—on est fort mécontent de voir que notre dette s'accumule sans cesse et que les ministres ne semblent aucunement vouloir s'arrêter sur cette pente fatale.

Ce mécontentement prend de telles proportions que les honorables ministres ne pourront bientôt plus le contrôler et qu'il en résultera des désastres beaucoup plus considérables que la séparation de la Colombie britannique. Si nous construisons la ligne à présent, c'est certainement ajouter cent millions dollars à la lourde dette qui pèse actuellement sur le pays, et il faudra consacrer tous les revenus de nos douanes à en payer l'intérêt. Or, il n'est pas juste d'employer ainsi nos revenus pour construire, à la Colombie, une section qui ne peut être d'aucune utilité commerciale dans le moment et dont la construction nous imposera un lourd fardeau en outre de ceux que nous avons déjà. Ainsi donc, pour les raisons que je viens de donner et vu l'état de nos finances, je proteste contre la construction de cette section de la ligne.

M. SCHULTZ : Comme cette discussion s'est beaucoup prolongée, je ne demanderai que quelques instants à la Chambre pour protester contre la manière dont les provinces du Nord-Ouest ont été traitées par quelques-uns des députés qui appuient l'amendement. À entendre ces honorables messieurs, on croirait que les dépenses qu'on se propose de faire ne produiront aucun bon résultat, ni pour l'Ouest, ni pour le Canada en général.

Ils semblent avoir oublié qu'une des régions les plus vastes, les plus fertiles et, dans un avenir prochain, une des plus peuplées du Canada, s'étend à l'Ouest de la province d'Ontario et même à l'Ouest de la province dont j'ai l'honneur de représenter une circonscription.

On dirait qu'en essartant les plaines d'Ontario et en faisant la pêche au homard, sur les côtes de l'Est, on a oublié qu'en dehors du petit champ des jalousies de provinces, nous possédons un vaste empire assez riche en ressources agricoles et minérales pour faire vivre une population de 100,000,000 d'âmes.

N'est-t-il donc plus vrai que l'empire britannique s'étend vers l'Ouest, et sa marche progressive doit-elle être arrêtée par les Montagnes Rocheuses? De quel droit ces honorables messieurs se moquent-ils de la faible population de la Colombie et des courageux efforts de ses représentants pour la défendre ici? N'a-t-on pas démontré que—homme pour homme—la Colombie britannique fournit plus au revenu général que toute autre province? La Colombie n'a-t-elle pas attendu l'accomplissement des termes de l'union avec une patience qui dénote sa loyauté et son patriotisme?

De quel droit retirer nos sympathies aux Canadiens qui habitent l'autre versant des montagnes?

De quel droit les regarder comme une population quasi étrangère, plutôt prête à piller le coffre public qu'à contribuer au bien-être général?

Nous semblons tous oublier que si la Colombie est bornée à l'Est pour les Montagnes Rocheuses, la frontière physique et commerciale de cette province coïncide avec le 100^e degré de longitude et qu'entre cette ligne et l'océan Pacifique on trouve plus de ressources en terres arables, bois de service, fer, charbon et minéraux précieux que dans tout le reste du Canada.

Ceux qui habitent l'Est oublient que notre magnifique région des prairies, à l'Est du centième degré, dépend pour son développement de la côte Ouest et que c'est à travers les passes des Montagnes Rocheuses, sur la section tant critiquée du chemin de fer, que ses grains doivent arriver à la mer par laquelle on les expédiera sur les différents marchés du monde.

Depuis dix ans que je suis représentant du peuple, j'ai vu se vérifier plusieurs prédictions relatives à la province de Manitoba. Aujourd'hui, je n'hésite pas à prédire, au sujet de la Colombie britannique, que si, pendant les dix années prochaines, nous faisons honnêtement tous nos efforts pour remplir nos engagements avec cette province, elle contribuera plus

au revenu général que toutes les autres provinces de la Confédération.

Cette belle province nous a apporté unedot; elle nous a apporté des ressources précieuses, surtout pour la riche mais encore inutile, région qui la borde à l'Est et si même ses montagnes dont on a tant parlé ici, ne contenaient pas de vastes mines qui ne sont pas encore développées, elle offre un débouché à une région qui deviendra la plus fertile du monde, mais qui demeurera inutile tant qu'on n'aura pas construit une voie ferrée jusqu'à la mer.

Je voterai contre cette résolution, parce que je crois que la dépense proposée est nécessaire; parce que notre honneur national est engagé avec la Colombie; parce que, selon moi, cette section sera, dès le début, aussi utile qu'aucune autre section isolée de la ligne; parce que si, dans cette province tant calomniée, la nature, comme fatiguée des prairies, a revêtu, par endroits, des formes fantastiques, elle semble avoir prévu les critiques dont la province serait l'objet en y mettant ces passes unies et basses, ces courbes faciles qui aideront puissamment à la construction de notre grande voie ferrée jusqu'à la mer.

La motion suivante est proposée :

“ Que monsieur l'Orateur quitte maintenant le fauteuil et que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides. ”—(Sir Samuel L. Tilley.)

La motion en amendement est faite et la question suivante proposée :

Bifester tous les mots après “ que ” dans la dite motion et y substituer les suivants : “ Les intérêts publics exigent que les travaux de construction du chemin de fer, à la Colombie britannique, soient différés. ”—(M. Blake.)

La Chambre se divise : Pour, 49 ; contre, 131.

POUR :

Messieurs

Anglin	Killam
Bain	King
Bécharé	LaRue
Blake	Macdonell (Lanark N.)
Borden	Mackenzie
Bourassa	McIsaac
Brown	Malouin
Burpee (St. Jean)	Oliver
Burpee (Sunbury)	Oliver
Cameron (Huron Sud)	Paterson (Brant Sud)
Cartwright	Pickard
Casey	Rinfret
Casgrain	Rogers
Charlton	Ross (Middlesex Ouest)

Cockburn (Muskoka) Rymal
 Coupal Soriver
 Dumont Smith (Selkirk)
 Fiset Smith (Westmoreland)
 Flaming Snowball
 Geoffrion Thompson (Haldimand)
 Gillies Trow
 Gillmor Weldon
 Gunn Wiser
 Haddow Yeo.—49
 Huntington

CONTRE :

Messieurs

Abbott Kranz
 Allison Landry
 Angers Lane
 Arkell Langevin
 Baby Lantier
 Baker Little
 Bannerman Longley
 Barnard Macdonald (King, IPE)
 Beauchesne Macdonald (Vict., C.B)
 Benoit McDonald(Cape Breton)
 Bergeron McDonald (Picton)
 Bill McCallum
 Bolduc McCuaig
 Boulbee Macdougall
 Bourbeau McGreevy
 Bowell McInnes
 Brecken McKay
 Brooks McLennan
 Bunster McLeod
 Bunting McQuade
 Burnham McRory
 Cameron (Victoria N.) Masson
 Carling Massue
 Caron Merner
 Cimon Méthot
 Colby Mongenais
 Connell Montplaisir
 Costigan Nuttart
 Coursol O'Connor
 Currier Ogden
 Cuthbert Orton
 Daly Patterson (Essex)
 Daoust Perrault
 Dawson Pinsonneault
 DeCosmos Plumb
 Desaulniers Pope (Compton)
 Desjardins Pope (Queen, I.P.E.)
 Douil Poupore
 Drew Richey
 Dugas Robinson
 Elliott Ross (Dundas)
 Farrow Rouleau
 Ferguson Royal
 Fitzsimmons Ryan (Marquette)
 Fortin Ryan (Montréal Centre)
 Fulton Schultz
 Gault Shaw
 Gigault Skinner
 Girouard (Jacq. Cartier) Sproule
 Girouard (Kent, N.B.) Strange
 Grandbois Tasse
 Hackett Tellier
 Haggart Thompson (Cariboo)
 Hay Tilley
 Hesson Tupper
 Hilliard Vallée
 Hooper Vanasse

Honde Wade
 Hurteau Wallace (Norfolk S.)
 Ives Wallace (York Ouest)
 Jackson White (Cardwell)
 Jones White (Hastings-Est)
 Kaulbach White (Renfrew Nord)
 Keeler Williams
 Kilvert Wright.—131.
 Kirkpatrick

ABSENCE MOTIVÉE.

Pour : Contre :
 Chandler Platt
 Mills Domville
 Robertson (Shelburne) Cockburn (N'land. O.)
 Flynn Bergin
 Laurier Macmillan
 Guthrie Stephenson

La motion en amendement est rejetée.
 La motion principale est adoptée.

SUBSIDES.

XII. CHEMINS DE FER ET CANAUX IMPU-
 TABLES AU CAPITAL.

La Chambre se forme de nouveau en
 comité des subsides.

(En comité.)

Chemin de fer canadien du Pacifique.

86. Colombie britannique, de la
 Barre d'Emory à la traverse
 de Savona..... \$1,000,000

Ordonné que la résolution soit rap-
 portée.

PRÉSENTATION DE BILL.

Le bill suivant (du Sénat) est présenté
 et subit la première lecture :

Bill (No. 105) à l'effet de venir en aide aux
 sociétés permanentes de construction et pour
 restreindre leur mode de prêter.—(Monsieur
McDonald, Picton.)

La Chambre s'ajourne
 à deux heures et
 dix minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, le 21 avril 1880.

M. l'Orateur prend le fauteuil à trois
 heures.

PRIÈRE.

BILL MODIFIANT L'ACTE CONCERNANT
 LE PORT DE PICTOU.

(M. Pope, Queen, I. P.-E.)

PREMIÈRE LECTURE.

M. POPE (Queen, I. P.-E.) : Je
 demande la première lecture du bill

(No. 106) à l'effet d'amender l'acte concernant le havre de Picton, Nouvelle-Ecosse.

Ce bill a pour objet de donner aux trois commissaires du havre l'autorité nécessaire pour administrer les affaires du port. En vertu de l'acte actuellement en force, le gouvernement a nommé des commissaires et ce bill les autorise à nommer un maître du havre, comme le font les commissaires du havre à Montréal, Québec, Sydney et autres ports.

Le bill est lu la première fois.

ENLÈVEMENT DES OBSTRUCTIONS DANS LES RIVIÈRES NAVIGABLES.

(M. Pope, Queen, I. P.-E.)

PREMIÈRE LECTURE.

M. POPE (Queen, I. P.-E.) : Je demande la première lecture du bill (No. 107) ayant pour objet de modifier la loi relative à l'enlèvement des obstructions causées dans les rivières navigables par des épaves.

On se plaint continuellement, au département de la marine et des pêcheries, des obstacles apportés à la navigation par des épaves et autres obstructions.

Nombre de navigateurs abandonnent les épaves sur les bancs des rivières et sur les côtes afin qu'elles soient emportées par les hautes marées dans les chenaux ou autres endroits, où elles deviennent un obstacle à la navigation.

Bien souvent le département est obligé d'enlever ces épaves, et nous demandons simplement par ce bill le pouvoir de rendre les personnes qui ont causé les obstructions responsables des frais de leur enlèvement.

Le bill est lu la première fois.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

INTERPELLATION.

M. BUNSTER : Je tiendrais à demander au premier ministre si, à la suite, de la grande victoire qu'il a remportée hier, au sujet de la motion relative au chemin de fer canadien du Pacifique, il a l'intention de faire commencer les travaux, dans la Colombie britannique dans le cours de la saison ?

SIR JOHN A. MACDONALD : Il me semble que l'honorable député aurait dû donner avis de sa question. Je puis dire, toutefois, que ce sujet est sous ma sérieuse considération.

STATIONS DU CHEMIN DE FER DU GOUVERNEMENT.

INTERPELLATION.

M. DUMONT : Le gouvernement a-t-il l'intention de construire des stations de chemin de fer dans les paroisses de Saint-André, Sainte-Hélène et Saint-Denis, afin de faire face aux exigences du trafic de ces différentes localités ?

M. LANGEVIN : En l'absence de l'honorable ministre des chemins de fer, je dois informer l'honorable député que la question est sous la considération du gouvernement.

PRIX DES RAPPORTS DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE.

M. HOUDE : Quels ont été les frais de publication du rapport du département de la marine et des pêcheries, pour les années 1877 et 1878 respectivement ? Quelle économie, s'il y en a, le gouvernement a-t-il réalisée dans la publication du rapport de 1879 ?

M. POPE (Queen, I. P.-E.) : Le comptable de la Chambre des Communes dit qu'entre le 1er juillet 1876 et le 30 juin 1877, les dépenses de publication du rapport de ce département, y compris les suppléments, ont été de \$13,597.82. Dans le rapport de cette année, il n'a pas été donné de liste des navires, mais le rapport météorologique et la liste des phares ont été publiés comme suppléments au rapport, ainsi que d'autres annexes ; ils forment maintenant une publication séparée du rapport. Le rapport météorologique est porté au compte du crédit affecté aux observations météorologiques et la liste des phares est payée maintenant par le département.

La somme dépensée par le comptable de la Chambre des Communes, du 1er juillet 1877 au 30 juin 1878, a été de \$14,639.58. Ce montant comprend les frais de publication du rapport météorologique, de la liste des navires enregistrés au Canada, qui est très longue, ainsi que de la liste des phares. Aucune de ces listes ne figure, comme supplément, au rapport de cette année ; celle des navires n'est publiée que tous les trois ans. Le montant dépensé pour notre rapport et ses suppléments, du 1er juillet 1878 au 30 juin 1879, a été de \$11,643.33. Dans cette somme ne se trouvent pas compris le rapport météorologique et la liste des navires, mais seulement la liste des phares.

Le comptable déclare ne pouvoir dire si ces sommes ont été dépensées pour les rapports particuliers et les suppléments de ces années. Il sait seulement qu'il a dépensé ces montants, dans le cours de ces deux années fiscales, pour notre rapport et ses suppléments, mais ne peut indiquer pour quelle partie de nos rapports ces sommes ont été payées.

Les suppléments de notre rapport jusqu'au 30 juin 1879 ne sont pas encore terminés ; par conséquent le comptable n'est pas en mesure de dire quel sera le prix du rapport et de ses suppléments ; il ne peut indiquer non plus ce qu'il a payé, jusqu'à cette date, pour le compte de notre rapport, le montant n'étant pas encore porté dans ses livres.

DISTRIBUTION DES TERRES DE MANITOBA.

INTERPELLATION.

M. ROYAL : Est-il à la connaissance du gouvernement que dans une certaine distribution de terres dans Sainte-Agathe, comté de Provencher, province de Manitoba, faite à la compagnie de la baie d'Hudson, se trouvaient compris un certain nombre de lots sur lesquels les colons avaient fait des améliorations considérables ? Et le gouvernement a-t-il l'intention de s'occuper promptement de cette importante question, afin de prévenir une grave injustice ?

SIR JOHN A. MACDONALD : Mon honorable ami et différentes personnes ont attiré l'attention du gouvernement sur cette question. Le gouvernement recueille des informations à ce sujet ; il verra à ce que prompt justice soit rendue aux personnes dont les intérêts ont été lésés.

DESTITUTION DU MAITRE DE POSTE DE ST. ROMUALD.

M. LARUE : Pour quelle raison le gouvernement a-t-il destitué Germain Cantin, écrivain, maître de poste de la paroisse de St. Romuald, comté de Lévis ?

M. LANGEVIN : Je dois répondre, au nom du directeur des postes, que le maître de poste de St. Romuald a été démis pour cause d'incapacité.

INDEMNITÉ A MADAME GARRETT.

INTERPELLATION.

M. WALLACE (York-Ouest) : Le gouvernement, ayant pris connaissance des pétitions et documents qui lui ont été présentés, a-t-il l'intention d'accorder une

M. POPE.

indemnité à Madame Garrett, veuve de feu Thomas Garrett, dont la propriété a été occupée ou détruite par les insurgés dans la rébellion du Nord-Ouest, en 1870 ?

SIR JOHN A. MACDONALD : Cette question est des plus compliquées, et elle a été longtemps sous la considération du gouvernement. La cause se trouve maintenant devant les cours.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

INTERPELLATION.

M. MUTTART : Le gouvernement a-t-il l'intention de l'o d'abaisser le tarif du fret et du transport des voyageurs sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard ? De d'augmenter les salaires du surintendant et des autres employés du dit chemin de fer ?

SIR CHARLES TUPPER : Dans peu de jours, lorsque les estimations relatives au chemin de fer de l'île seront soumises à la Chambre, j'aurai occasion de faire une réponse étendue à la question de l'honorable député.

TRAVERSE DE CROSS POINT.

INTERPELLATION.

M. HADDOW : Est-il vrai que la soumission de monsieur Quinn, pour la traverse de Cross Point, Ristigouche, a été acceptée, qu'il a fourni des garanties en 1878, et s'il en est ainsi, pourquoi une licence lui a-t-elle été refusée.

M. BABY : Je puis répondre d'une manière affirmative à la première partie de la question ; quant à la seconde, je dois dire que la licence lui a été refusée parce qu'il a déclaré qu'il ne voulait pas accepter les conditions qu'elle lui imposait.

M. HADDOW : Le gouvernement a-t-il l'intention d'obliger l'entrepreneur qui fait le service de la traverse à Cross Point, Ristigouche, d'employer un bateau à vapeur ?

M. BABY : Il n'y est pas astreint par sa licence ; mais lorsque le moment sera venu, le gouvernement lui imposera cette condition.

LE DIXIEME BATAILLON ROYAL, TORONTO.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

M. CASEY : Je demande production des documents suivants :

1o Copie de la commission donnée aux

colonels Durie et Denison, les autorisant à s'enquérir de certaines difficultés survenues entre les officiers du 10ème bataillon (Royals), Toronto ;

2o Copie de leurs rapports et recommandations ;

3o Copie de toutes ordonnances rendues dans l'espèce par le lieutenant-général sir E. Selby Smith ;

4o Copie de la correspondance échangée entre T. Rolph, ci-devant officier au dit régiment, et le ministère de la milice, touchant une nouvelle enquête ;

5o Copie de la commission donnée au col. Taylor et à d'autres officiers les autorisant à faire une deuxième enquête ;

6o Copie de leurs rapports et recommandations ;

7o Copie de toute ordonnance, ou de toutes ordonnances ultérieures rendues dans l'espèce par le lieutenant-général commandant.

Je suppose que les honorables membres de cette Chambre, ceux de Toronto du moins, ont eu connaissance des difficultés qui se sont élevées, dans ce régiment, entre le colonel commandant et quelques officiers, difficultés qui ont donné lieu à deux enquêtes. Je pense qu'il est de l'intérêt des volontaires en général et de celui du service public, que les faits soient présentés à cette Chambre.

M. MASSON : J'espère que l'honorable député voudra bien retirer sa motion, car son adoption par la Chambre établirait un précédent dangereux qui serait de nature à affecter gravement nos rapports avec la milice.

Déjà des questions semblables nous ont été soumises, et heureusement elles ont été chaque fois mises de côté, la Chambre comprenant qu'elles n'étaient pas de son ressort. Cette Chambre n'est pas un tribunal compétent pour reviser les décisions des cours martiales et des cours d'enquête. Je comprendrais cette démarche, à la rigueur, si la question était de grande importance, ou si l'on avait à se plaindre d'un grief considérable ; mais ce n'est pas la gravité de la plainte qui a engagé, dans le temps, le gouvernement anglais à accorder cette commission.

L'honorable député sait qu'il s'agit d'une simple question de discipline, et s'il a existé quelque grief, les tribunaux militaires y ont porté remède, ce qui montre d'une façon évidente que l'intervention du parlement n'est pas nécessaire. J'es-

père donc que l'honorable monsieur n'insistera pas pour l'adoption de sa motion. Je me rappelle que lorsque je siégeais dans cette Chambre en 1868, on a soumis des questions semblables à celle-ci, qui concernaient les colonels Dennis et Shaw, et dans les deux cas le gouvernement s'est opposé à la motion. La question a été longuement discutée et le député d'Huron contre s'est lui-même opposé à la motion.

Voici l'argument que sir George Cartier développa avec succès devant la Chambre :

“ Toute personne versée dans la pratique parlementaire anglaise doit savoir que les dossiers d'une cour d'enquête ne doivent pas être soumis devant un parlement ; maintes et maintes fois des motions semblables à celle qu'a présentée l'honorable député de Lambton ont été soumises à la Chambre des Communes d'Angleterre et rejetées par le ministère du jour. L'auteur de la motion a déclaré que la Chambre avait le pouvoir d'exiger la production des documents, mais les précédents anglais établissent de la façon la plus claire que la Chambre n'a pas le droit d'exiger semblables pièces. Les délibérations d'une cour d'enquête sont d'une nature strictement confidentielle, et la prétention que leur rapport doit être soumis au parlement, est trop absurde pour qu'on puisse l'établir.

“ Dans ce cas il n'a pas été établi qu'aucun tort ait été commis au préjudice d'une des parties à l'enquête, et je regrette d'avoir à déclarer que le gouvernement, s'appuyant sur les précédents anglais et l'ancienne pratique de la Chambre, refuse de produire ces documents.”

Sur ce l'honorable député de Lambton retira sa motion, et je pense que l'honorable monsieur ne peut suivre un meilleur exemple que celui de ce représentant. J'espère sincèrement que ces difficultés s'aplaniront et que le 10me “ Royals ” regagnera bientôt son importance.

M. CASEY : J'avoue que je n'ai pas consulté les précédents ayant trait à cette question, ne supposant pas que la production de ces documents soulève la moindre difficulté.

Je suis surpris de la doctrine exposée par l'honorable ministre de la milice, établissant que ces enquêtes sont strictement confidentielles et qu'elles ne doivent pas servir de sujet à une discussion en parlement.

S'il existe des précédents pour soutenir cette prétention, ils sont mauvais et le système devrait être changé. Ces enquêtes n'ont pas trait à des questions de discipline seulement. Dans ce cas en particulier, celle qui a été faite reposait sur

des accusations de fraude reposait par certains officiers contre le colonel du régiment, et d'insubordination et de chantage dirigées contre des officiers. Il s'agissait de savoir si le colonel avait défendu l'honneur du régiment, ou si ce que disaient les officiers était faux et diffamatoire.

Il ne s'agit pas de discipline, mais d'une question qui intéresse l'honneur et la réputation du colonel et de tous les officiers, et une enquête de ce genre ne peut pas se terminer devant une sorte de "Chambre Étoilée."

L'honorable ministre va plus loin ; il dit qu'il n'y a pas eu d'injustice de commise ; mais il y a du moins des plaintes d'injustice, et nous ne pouvons dire si elles sont fondées ou non avant d'avoir eu l'occasion d'entendre la preuve.

La presse de Toronto a dévoilé l'affaire, et une seconde enquête qui a été accordée semble avoir renversé la décision de la première, puisque les officiers démis à la suite de la première enquête ont été réintégrés dans leurs grades.

La Chambre a le droit de savoir ce que font ces cours d'enquête. C'est une question qui affecte l'honneur des personnes et non-seulement leur position militaire. On a intenté une poursuite contre le *Globe* pour avoir réitéré les accusations portées contre le colonel, et ce dernier n'a pu établir sa cause. L'action demandait des dommages considérables, ce qui prouve que l'accusation n'avait pas trait seulement à une question de discipline. Si, en retirant cette motion, on pouvait supposer que j'acquiesce au principe établi par l'honorable ministre de la milice, je la maintiendrais certainement.

SIR JOHN A. MACDONALD : Libre à l'honorable député d'agir à sa guise, mais je pense qu'il ferait bien de suivre le conseil de mon honorable collègue. Des motions embrassant des questions de cette nature sont toujours repoussées en Angleterre, non-seulement quand elles ont trait à l'armée régulière, mais encore à la milice, aux corps volontaires et à la garde nationale—pour la simple raison qu'un corps militaire doit être gouverné par les précédents et la discipline militaires, et que les questions affectant l'armée ne doivent pas être amenées dans l'arène politique. Dans le cas dont il s'agit, il n'y a pas de plaignants. L'honorable député s'appuie sur sa propre impulsion pour demander une

enquête. En Angleterre on ne présenterait pas une motion semblable. Si quelque personne—officier ou soldat—se trouve lésée, elle a le droit de se présenter devant la grande enquête de la nation et de soumettre une pétition au parlement. Si un sujet anglais établit qu'il a droit à une réparation, elle lui est accordée ; mais dans le cas dont il s'agit, il n'y a rien de semblable, il n'existe pas de plainte de grief.

M. CASEY : Oui, il en existe.

SIR JOHN A. MACDONALD : Il n'y a pas de pétition. Nous ne pouvons prendre connaissance d'un grief qu'au moyen d'une pétition. Dans l'affaire concernant le col. Shaw et d'autres personnes, la question a été discutée à fonds. L'honorable député d'Huron-Centre a pris une part active au débat, et du consentement général il a été entendu que ces questions ne devaient pas être portées devant le parlement, à moins qu'une personne présente un grief dont elle ne puisse obtenir le redressement que du parlement. Si tout militaire, officier, sergent, caporal ou simple soldat, pouvait soumettre ses plaintes à la Chambre, par l'entremise d'un député, il n'y aurait plus de discipline, plus d'éducation militaire possibles. Dans le cas dont il s'agit, personne ne se plaint. J'ai été en correspondance, au sujet de cette affaire, avec les personnes qui ont cru être lésées, et qui ne croient plus avoir à se plaindre aujourd'hui. Je pense que l'honorable député devrait prendre l'avis qui lui a été offert et retirer sa motion.

M. CASEY : Avec la permission de la Chambre je me lève pour déclarer que le très honorable monsieur est allé un peu loin en laissant à entendre que ma motion cachait une question politique. L'affaire dont il s'agit est bien différente ; elle n'a pas trait non plus à une infraction à la discipline.

Je n'en appelle pas à la Chambre pour changer ce qui a été fait, je ne demande pas que la décision d'un officier supérieur soit renversée, mais simplement que la publicité soit donnée à toutes les délibérations de ces cours d'enquête qui devraient siéger au grand jour.

Je ne retire ma motion qu'à condition qu'il soit bien compris que je ne acquiesce pas au principe qui établit que ces cours doivent avoir le privilège de tenir leurs délibérations secrètes.

Si, comme l'a dit l'honorable ministre,

les Personnes en cause ne désirent pas la publication des faits, je n'insisterai pas sur ce sujet. Je n'ai pas reçu communication de leurs intentions.

Je ne puis approuver le principe qui enlève à la Chambre le droit d'exiger la publication des délibérations de ces cours d'enquête; mais s'il est bien compris que tout en retirant ma motion je ne nie pas à la Chambre le droit d'assurer cette publicité, je n'insisterai pas pour son adoption.

M. MASSON: Le parlement n'a pas le droit d'intervenir dans des causes de ce genre.

M. CASEY: Je ne lui demande pas d'intervenir.

M. MASSON: Si cette motion était adoptée, elle détruirait toute discipline.

M. CASEY: Si on veut établir ce principe, il m'est impossible de retirer ma motion. Sans doute, je n'insisterai pas pour obtenir un vote; qu'elle soit donc rejetée.

SIR JOHN A. MACDONALD: L'honorable député doit retirer sa motion. Il dit qu'il ne peut pas admettre le principe qui ne permet pas que les dépositions prises devant une cour d'enquête soient soumises au parlement.

C'est justement là une chose qui ne doit pas se faire; jamais une preuve de cette sorte ne peut être produite devant cette Chambre.

Les témoignages pris devant les cours martiales peuvent nous être soumis, au même titre que celles de la cour du banc de la Reine ou d'autres cours; mais cette règle ne peut s'appliquer à la cour d'enquête, dont les délibérations ont un caractère semi confidentiel. Je citerai un exemple.

Supposons qu'un officier soit nommé à un commandement particulier de préférence à un autre qui a droit d'ancienneté sur lui; il en appelle au parlement; la cour d'enquête peut avoir décidé privément et confidentiellement que cet officier ne peut être promu à ce poste pour cause de manque d'intelligence ou d'esprit militaire. Des délibérations de ce genre ne peuvent être soumises à un parlement. Dans le cas dont il s'agit il n'y a pas de plainte de grief; aussi j'espère que l'honorable député voudra bien retirer sa motion.

M. MACKENZIE: Je ne partage pas les principes de l'honorable ministre,

relativement aux motifs qui doivent déterminer la publication des documents. Pour ce qui a trait à cette question, il ne s'agit pas de considérer si les dossiers sont de nature militaire ou se rattachent à des questions militaires, mais seulement si le gouvernement juge que, d'après leur nature, il est opportun de leur donner publicité. Je pense qu'il lui est impossible d'établir que nous n'avons pas le droit d'ordonner la production de documents de cette sorte devant la Chambre. Il ne peut pas, je suppose, établir le principe qu'en Angleterre c'est la règle invariable de ne soumettre aucune pièce provenant du dossier d'une cour d'enquête. Je serais prêt, en règle générale, à retirer une motion à la demande expresse d'un ministre, représentant qu'elle pourrait causer du tort au service public, mais non pas sur la simple affirmation d'un principe que je n'admets pas.

Quelques-uns des documents demandés peuvent-ils être produits? Voici quelle serait la juste réponse à faire à une motion de ce genre: certaines pièces ne seront pas soumises, dans l'intérêt public, mais les autres seront produites. De la sorte une cour d'enquête ne serait pas placée au-dessus du parlement, ce qui est le principe établi de fait par l'honorable ministre de la milice, et approuvé par qu'entièrement, je le crains, par l'honorable premier ministre.

Dans le cas dont il s'agit, il se commet une grande injustice. L'honorable ministre dit en premier lieu qu'il n'y a pas eu d'injustice, et en second lieu que s'il y en a eu elle a été réparée. Nous tiendrions à savoir de quelle manière cette réparation a été obtenue.

SIR JOHN A. MACDONALD: Pour quoi le faire savoir à la Chambre?

M. MACKENZIE: Personne n'ignore que le 10^e bataillon est actuellement démoralisé.

M. MASSON: Son état est excellent aujourd'hui.

M. MACKENZIE: Telle était du moins la croyance populaire, et la destitution des officiers a provoqué le plus grand intérêt. Sans doute ce tort a pu être réparé, mais je pense qu'il ne serait pas hors de propos de porter toutes les circonstances à la connaissance du parlement.

M. McCALLUM: J'ai déjà présenté une motion demandant la production des témoignages recueillis devant une cour

d'enquête, à Fort Garry, et le gouvernement n'a pas fait droit à ma requête, quoiqu'un précédent établi par lui précédemment, dans des circonstances semblables, eut pu lui permettre d'accepter ma motion.

Les honorables membres de cette Chambre doivent se rappeler qu'une cour d'enquête a été instituée à Hamilton au sujet d'affaires concernant le 13^e bataillon; les témoignages recueillis ont reçu la plus entière publicité.

Malgré cela, lorsque j'ai présenté ensuite une motion demandant la production des dépositions prises devant la cour de Fort Erié, on m'a opposé un refus, sous prétexte que cette publication serait contraire aux intérêts du public.

Quelques années après on me dit que si je présentais une motion dans le même but elle serait acceptée, mais j'ai décliné cette offre. Si l'honorable député d'Elgin-Ouest (M. Casey) insiste pour l'adoption de sa motion, il aura mon vote, car je considère que certaines personnes ont subi précédemment une grande injustice, par le fait du refus de la part du gouvernement d'accorder la publication de certains témoignages.

M. MASSON : L'accès de la cour d'enquête n'a été refusé à personne et les dépositions ont été publiées. La motion est donc inutile.

M. CASEY : Si l'honorable ministre consent à dire que la cause est de telle nature qu'il ne peut pas en soumettre le dossier, je suivrai le mode ordinaire et retirerai ma motion, ce que je ne puis pas faire en face du principe qui a été posé.

SIR JOHN A. MACDONALD : Le gouvernement ne peut pas dire cela ou faire une exception pour cette affaire. Nous disons qu'il n'est pas dans l'intérêt public de produire des documents sur une motion de ce genre, à moins que ce ne soit à l'instance de la partie lésée venant déclarer qu'elle a été maltraitée et demandant que justice lui soit rendue.

M. BLAKE : Je pense qu'on ne peut mettre en doute le pouvoir suprême et souverain du parlement de s'enquérir de toutes les questions qui affectent l'intérêt public. Je ne puis pas accepter les limites que l'honorable premier ministre a fixées comme étant les seules qu'on puisse admettre au point de vue général pour

restreindre la production des dossiers dans des causes de ce genre.

C'est là une excellente raison pour produire des documents, dans certains cas particuliers; mais je ne crois pas que le droit que possède le parlement de s'enquérir d'affaires de ce genre dépend entièrement et principalement de l'initiative d'un particulier qui lui adresse une plainte.

Pour bien des raisons un officier qui a été très maltraité n'oserait pas présenter sa cause sous forme de plainte.

Il pourrait craindre de se mettre individuellement en antagonisme avec le gouvernement, le ministre de la milice et les principaux officiers du corps auquel il appartient en adressant une plainte, tandis que le parlement peut dire: Nous avons lieu de croire qu'une injustice a été commise; dans l'intérêt du service en général nous sommes disposés à faire une enquête.

C'est pour cette raison qu'il m'est impossible d'accepter la limite établie par l'honorable premier ministre pour définir les circonstances dans lesquelles le parlement devrait demander une enquête.

En même temps il y a de fortes raisons, plus puissantes peut-être que celles qui existent en Angleterre—car dans notre pays l'acrimonie qui se mêle aux luttes politiques fait surgir de graves difficultés—contre toute intervention dans les affaires concernant l'armée, si ce n'est pour les causes les plus graves.

Et tout en ayant indiqué, au point de vue théorique, l'étendue des pouvoirs à exercer et la manière de les employer dans une juste cause, je ne serais pas disposé, pour mon compte, lorsqu'un ministre présente une déclaration du genre de celle qui vient d'être faite au sujet de cette affaire, d'insister pour la production des documents.

S'il y a eu une injustice dans cette cause, comme j'en ai été informé, et si elle a été réparée, je ne vois pas qu'il soit utile de produire le dossier devant le parlement, simplement pour s'assurer de quel côté se trouvait le tort, et c'est pour cela que je serais disposé à demander que les pièces de l'enquête ne soient pas sou-

Contrairement au principe établi par l'honorable premier ministre, je pense que c'est une bonne chose que dans un cas d'injustice flagrant le parlement use de son pouvoir pour mettre de côté les déci-

sions des autorités militaires ; c'est la meilleure chose qui puisse se faire pour maintenir ces messieurs dans un état de surveillance qui est une garantie certaine de la bonne exécution de leurs devoirs. Rien ne peut les rendre plus despotes, fantasques et tyrans que l'assurance que leurs délibérations sont secrètes et sacrées, qu'elles défient toute puissance, qu'elles sont hors de notre portée et à l'abri de toute critique. L'affirmation de ce principe entraînerait de graves abus.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je pense que l'honorable député de Durham-Ouest m'a mal compris. Je n'ai jamais nié le droit que possède le parlement de faire des enquêtes de ce genre. Comme étant le grand tribunal d'enquête de la nation, il a le droit de s'enquérir de chaque et de toute chose ; mais j'ai fait remarquer qu'il serait dangereux d'exercer ce droit à part des cas où un grief est soumis à la Chambre et où le redressement d'un tort est demandé au parlement. Dans le cas dont il s'agit, le mal ayant été réparé, à la satisfaction des deux parties, il serait inopportun de faire revivre l'affaire en soumettant ce dossier au parlement.

M. CASEY : Comme le premier ministre déclare qu'il est inopportun de ressusciter cette difficulté, je retire ma motion.

Motion retirée, avec l'assentiment de la Chambre.

DISTRIBUTION DES TERRES AUX SAUVAGES DANS LA COLOMBIE BRITANNIQUE.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

M. BARNARD : Je demande la production d'une copie de la correspondance échangée entre le commissaire des réserves indiennes, ou le gouvernement de la Colombie britannique, et l'Administration fédérale touchant la distribution des terres aux sauvages, ou au sujet de toute contestation avec des colons relativement aux réserves indiennes dans le district de Yale ;

Aussi, copie de toute carte ou lever indiquant les terres affectées aux réserves indiennes, dans ce même district ;

Aussi, copie de tout rapport indiquant la quantité de terre affectée à chaque sauvage, ou famille, campement ou tribu de sauvage dans la localité précitée, et un état faisant mention de toutes les

terres données par monsieur le commissaire Sproat, ou qu'il se propose de donner en échange pour des terres possédées par des colons, et que monsieur le commissaire dit être requises pour les fins des réserves indiennes ; avec le nom des parties avec lesquelles tels échanges ont été faits ou doivent se faire, et les quantités de terre comprises dans chacun des dits échanges ;

Aussi, un état donnant le recensement fait par le commissaire des réserves indiennes des sauvages habitant les différents campements qui se trouvent dans le district de Yale, en autant que le chiffre peut en être constaté ; mentionnant le nombre d'individus dans chaque famille ou campement de chaque tribu, et la localité qu'ils habitent ;

Aussi le nombre de chevaux et de bêtes à cornes possédés par chaque sauvage, ou campement de sauvages ;

Aussi, copie de toute convention intervenue entre le gouvernement fédéral et celui de la Colombie britannique, indiquant la quantité de terre qui doit être donnée à chaque famille, faisant la distinction entre les terres arables et les pâturages.

La raison pour laquelle je demande cette information est le vif mécontentement qui existe dans mon district au sujet des réserves des sauvages, dû principalement au secret qui a été gardé sur cette question.

Avant 1877, époque à laquelle le commissaire des réserves des Sauvages a été nommé, les Sauvages ne nous avaient causé que peu ou pas d'ennui ; les colons s'accordaient avec eux et travaillaient à leurs côtés dans la plus parfaite harmonie, les aidant fréquemment de leurs conseils, en un mot les encourageant de toute manière à la culture de la terre.

Malheureusement, les commissaires nommés pour remplir ce poste important n'étaient pas à la hauteur de leurs fonctions et ne comprenaient pas le caractère du peuple avec lequel ils se trouvaient en rapport ; ils ont donc commis des fautes graves de nature à faire surgir des troubles entre les blancs et les sauvages. Nous pensons que le but du règlement concernant les réserves était d'apprendre l'agriculture aux sauvages, afin qu'ils pussent subvenir à leur subsistance. A cette fin on devait leur distribuer certaines sections de terre, non-seulement

pour la culture, mais aussi pour p^ou^lter les sauvages.

Toutefois le commissaire sembla penser que tout ce qu'il avait à faire était de donner aux sauvages les premières terres venues, sans s'occuper de se rendre compte si elles appartenaient au gouvernement ou si elles étaient la propriété de colons *bona fide*, et il a disposé, non-seulement de ces terres, mais encore de certains droits de pêche et de différents cours d'eau qu'il ne pouvait concéder sans porter atteinte aux droits des blancs.

On signale un cas où une station de pêche a été loué au centre d'une ferme, ce qui fait que le colon ne pouvait se servir d'eau pour son bétail sans commettre un empiètement.

Dans une autre localité les sauvages étaient anxieux de s'assurer la possession d'une pièce de terre, la propriété d'un colon, pour enlever les racines ; le commissaire fit un arrangement par lequel le colon devait recevoir 500 arpents des terres publiques, en échange de six arpents cédés aux sauvages, transaction très suspecte en premier lieu, et en second lieu de nature à encourager les sauvages à suivre leur ancienne habitude d'enlever les racines, à une époque de l'année où ils devraient s'occuper des semences, n'assurant ainsi que les besoins du moment et ne pourvoyant pas à ceux de l'avenir.

On cite également le cas d'un fermier qui avait pris une terre pour y faire du bois de clôture et qui en a été privé afin qu'on pût accorder aux sauvages le droit de pêcher dans un cours d'eau traversant son terrain.

Les stations de pêche sont dispersées sur toute l'étendue du pays et le poisson n'a qu'une faible valeur comme article de nourriture. En accordant des stations de pêche aux sauvages, on les entretient dans leurs habitudes de paresse et on retarde leur civilisation.

Je n'entends pas parler de la pêche du saumon ; c'est une industrie stable et nécessaire à la subsistance d'un grand nombre de familles qui n'ont pas ou ne veulent pas prendre de terres pour la culture, et qui ne comptent que sur leur commerce de saumon séché avec les autres tribus sauvages ; ce poisson ainsi préparé constitue un aliment recherché et nutritif.

Nous prétendons que c'est un tort

M. BARNARD.

d'encourager les sauvages à suivre leurs habitudes nomades, au lieu de les encourager à se livrer à l'agriculture et à se fixer sur les terres qui leur ont été accordées.

Ce commissaire est encore allé plus loin : lorsqu'il s'est mis en tête de distribuer certaines quantités de terre aux sauvages, il semble ne s'inquiéter aucunement de savoir si la terre est ou non la propriété de la couronne.

Dans différentes occasions il a essayé de discuter les titres des colons, s'arrogeant de sa propre autorité la position de juge pour déterminer si le colon devait être ou non privé de sa terre.

Les colons souffrent beaucoup, naturellement, de cet état de choses.

Dans un cas particulier, la conduite du commissaire a fait naître une grave difficulté.

Un colon demeurant dans le voisinage d'une réserve indienne, prit un lot de terre de 160 arpents.

Ayant un ami qui avait un terrain à quelques distance, il demeura avec lui pendant qu'il cultivait sa terre.

Le commissaire réclama ce lot pour les sauvages, parce que le colon n'avait pas rempli les conditions d'occupation, et il le leur distribua.

Le colon s'adressa à son avocat qui lui conseilla de ne pas permettre aux arpenteurs des sauvages ou du gouvernement de pénétrer sur sa terre, et de résister par la force s'il était nécessaire.

Lorsque des questions de ce genre sont en litige, entre les sauvages et les blancs, elles doivent être réglées immédiatement, et il n'a encore rien été fait. J'espère que l'honorable chef du gouvernement voudra bien prendre immédiatement cette question sous sa considération.

Je ne puis mieux terminer ces remarques qu'en faisant lecture de la dernière partie d'une lettre que j'ai reçue, au sujet des affaires des sauvages :

“ Je vous prie, comme notre représentant, d'user de votre influence auprès du gouvernement pour obtenir au moins une enquête sur l'affaire du règlement avec les sauvages, dans la vallée Nicola, afin qu'il ne soit fait d'injustice ni aux blancs ni aux sauvages.”

M. MILLS : Je pense qu'il est désirable que tous les documents relatifs à cette affaire soient soumis à la Chambre. Je ne pense pas que les faits soient exactement comme les expose l'honorable député,

quoique je ne doute pas que ce soit ainsi qu'on les lui a représentés.

L'honorable premier ministre se rappellera que dans les conditions auxquelles la Colombie britannique est entrée dans l'Union, il n'était nullement question des réclamations des sauvages aux territoires sur lesquels les droits des sauvages n'avaient pas été cédés.

Je pense que dans toute l'histoire de la colonisation anglaise dans l'Amérique du Nord on ne peut trouver l'exemple d'un cas semblable, car toujours le gouvernement a assuré l'extinction du titre des sauvages avant de distribuer des terres. Dans mon opinion, les termes et condition de l'Union ne devaient pas et ne pouvaient, au point de vue de la loi, faire disparaître les droits des sauvages à la possession du sol.

En consultant les clauses de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord relatives aux sauvages et en se mettant dans l'esprit que les termes et conditions de l'Union, pour être valides, doivent être conformes à ces clauses, je ne pense pas que le gouvernement du Canada et celui de la Colombie britannique puissent faire entre eux un arrangement par lequel les titres des sauvages ne seraient pas reconnus. Ce titre est protégé par la loi et cette protection n'est pas abrogée ou retirée par l'arrangement intervenu entre les deux parties. Lorsque j'étais à la tête du département, je tenais à ne soulever la question du titre des sauvages que lorsqu'un règlement raisonnable ne pouvait être obtenu autrement au nom des sauvages.

L'honorable député n'ignore pas que lorsque cette soumission a été constituée, le pays était à la veille d'une guerre avec les sauvages. Il s'était organisé, dans la Colombie britannique, une confédération entre les sauvages du territoire de Washington et ceux de la Colombie, et ce n'est que la déroute du chef Joseph, dans sa rencontre avec les troupes des États-Unis, qui nous a épargné cette calamité. Si mon honorable collègue veut bien consulter les documents relatifs à la question, il verra que tout en se proposant d'inculquer aux sauvages les habitudes des blancs, on ne leur donnait qu'une si petite étendue de terre, qu'il était impossible pour eux de subsister. La commission a été nommée, avec le consentement du gouvernement de la Colombie britan-

nique, pour s'enquérir de la question, pour prendre en considération les griefs des sauvages et faire les distributions de terre qui seraient jugées convenables. Les documents montreront que dans bien des cas les blancs ont loué des sauvages des terres sur lesquelles se trouvait leur cimetière, ou sur lesquelles ils avaient fait des améliorations considérables dans le but d'en prendre possession. Ils n'étaient pas plutôt entrés en occupation qu'ils s'adressaient au gouvernement comme occupants de terres publiques et obtenaient des droits de préemption, pratiquant ainsi une fraude au préjudice des sauvages. Dans plusieurs cas ces terres ont été retirées et rendues aux sauvages qui en avaient été injustement privés.

Dans mon opinion la commission qui a été nommée pour régler ces différends a fait beaucoup pour diminuer la crainte et faire disparaître le mauvais vouloir des sauvages de la Colombie britannique, et les trois commissaires—et je citerai en première ligne monsieur Sproat—se sont acquittés de leurs devoirs, jusqu'au moment où j'ai quitté le département, d'une manière très satisfaisante.

Je crois qu'il est excessivement désirable que le gouvernement, après avoir rendu les sauvages dépendants et les avoir mis en tutelle, devrait apporter la plus grande vigilance à la protection de leurs droits et les préparer à l'émancipation ; s'il ne le fait pas, il prépare de sérieuses complications.

Il est inutile de dire que grand nombre de personnes qui se sont fixées dans cette province, considèrent les sauvages comme n'ayant aucun droit au sol, et si le gouvernement ne leur fait pas quelque justice, il peut s'attendre à être débordé.

M. DECOSMOS : L'honorable député a porté une accusation contre la population de la Colombie britannique.

M. MILLS : Je n'ai pas porté d'accusation, j'ai simplement constaté quelques faits.

M. DECOSMOS : L'honorable député a dit que les personnes qui venaient dans cette province n'avaient aucun souci des droits des sauvages. Je répondrai que jusqu'à l'époque de la Confédération, nous n'avions en aucune espèce de difficultés avec nos sauvages.

Une déprédation au préjudice d'un sau-

rage pouvait être commise à de rares intervalles, mais elle était aussitôt supprimée.

Le coût total de l'administration des sauvages pouvait être de \$500 à \$1,000 par année ; mais à la suite de la politique mal entendue adoptée par l'ancien gouvernement relativement aux sauvages, les dépenses s'élèvent aujourd'hui à \$50,000 par année.

Après la Confédération, ce que les conditions de l'union faisaient espérer du gouvernement fédéral, c'est qu'il ferait preuve du même esprit de libéralité avec les sauvages qu'avant la Confédération.

Pour ce qui a trait aux droits des sauvages, l'opinion unanime de toutes les classes de la population de la Colombie britannique est qu'il faut donner aux sauvages, sans considérer la question de temps ou de lieu, toutes les terres qu'ils peuvent utiliser et les traiter sur un pied d'égalité avec les blancs.

Cette ligne de conduite, qui est dans les intérêts des colons blancs, a toujours été adoptée.

C'est une erreur de la part du gouvernement canadien de faire des sauvages une classe privilégiée en ce qui regarde la propriété du terrain ; le sauvage, comme le blanc, devrait apprendre à gagner sa vie. La manière d'agir qu'on a suivie avec les sauvages du côté américain de la frontière internationale, comme de ce côté-ci, ne peut être considérée que comme une fraude commise au nom du droit, si j'apprécie avec justice la façon dont on les a dépouillés de leurs terres.

On a dit aux sauvages qu'ils étaient les premiers propriétaires de la terre sur laquelle ils erraient et chassaient, et des rivières et des lacs sur lesquels ils pêchaient. Les blancs désiraient la terre ; ils connaissaient sa valeur croissante et ils leur ont offert en compensation des présents, des annuités et des réserves, qui étaient loin d'équivaloir au prix représenté par la terre et à celui qu'elle pourrait acquérir. Les sauvages furent poussés à abandonner leur titre, et le blanc devint possesseur de leur héritage. C'est alors qu'il se vanta de son marché heureux autant qu'avantageux avec les tribus sauvages qui ignoraient la valeur réelle et future des terres dont ils s'étaient dépouillés. Les sauvages ont été traités comme ces enfants qui abandonnent un bijou de

M. DeCosmos.

prix pour un rien brillant ou un jouet. Le moyen le meilleur et le plus sûr aurait été de ne pas s'occuper du soi-disant titre des sauvages, qui se seraient dit alors que le blanc avait des droits égaux aux leurs à la possession des terres. Que les droits des sauvages de posséder l'étendue de terrain qui leur est nécessaire soit respectés, mais que son prétendu droit à un sol qu'il ne pourra jamais utiliser soit mis de côté. Si on avait adopté cette politique, il n'y aurait pas eu de déception et on aurait évité les lourdes dépenses qu'entraînent les annuités des sauvages. Telle était autrefois la politique de la Colombie britannique, et elle n'a amené que de bons résultats.

M. MACKENZIE : Je suis très surpris d'entendre l'honorable député qui vient de reprendre son siège, qui se montrait il y a quelques jours si jaloux de ses droits et de ceux de la population de la Colombie britannique, soutenir une théorie aussi inhumaine relativement aux droits des sauvages.

M. DeCOSMOS : Nous connaissons les sauvages mieux que vous.

M. MACKENZIE : Je ne pense pas que l'honorable député connaisse les sauvages aussi bien que moi. J'ai été en rapport avec les sauvages pendant près d'un quart de siècle, et je sais qu'ils ont plus que bon nombre de blancs le respect des droits d'autrui.

Si nous avions suivi la ligne de conduite proposée par l'honorable député comme étant la meilleure, le pays aurait été en proie à des guerres continuelles avec les sauvages. Je maintiens que nous n'avons aucun droit au sol avant d'être entrés en arrangements avec ceux qui occupaient le pays primitivement, et si nous avons payé trop peu pour les terres, la faute en est aux négociateurs.

Je propose d'amender la motion en y ajoutant les mots suivants :

« Aussi, copie du mémoire du ministre de la justice d'après lequel l'acte des terres passé par la législature de la Colombie britannique a été désavoué, ainsi que les documents se rapportant à ce désaveu ;

« Aussi, toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada, le commissaire et le gouvernement local, relativement à la distribution des terres aux sauvages. »

M. DeCOSMOS : Je ne suis pas de

ceux qui voudraient que les sauvages fussent traités autrement que des créatures humaines, et je ne me suis jamais fait l'avocat de cette idée.

D'un autre côté, je n'ai aucun désir, et je suis loin de proposer que les sauvages soient mieux traités que les blancs. Si un sauvage désire se livrer à la culture, qu'on lui accorde la terre aux mêmes conditions qu'au blanc. Quant à ce qui a trait aux pêcheries, je suis entièrement opposé à ce qu'on leur accorde les privilèges que ne possèdent pas les blancs.

SIR JOHN A. MACDONALD : C'est indubitablement le devoir du parlement et du gouvernement de protéger les premiers occupants du sol contre les nouveaux venus.

Dans la Colombie britannique, nous avons fait la même expérience que dans l'ancien Canada. Le tout est une question d'administration. Les sauvages doivent être protégés, mais en même temps le progrès d'une section importante du pays ne peut être arrêté par la mise en pratique de toute idée philanthropique tendant à le sauvegarder même de toute tentative dirigée pour l'arracher à ses coutumes demi-barbares.

Pour ce qui concerne monsieur Trutch, il a résigné son poste de commissaire, et son successeur a été nommé. Toutefois, il agit toujours en qualité d'agent de la Colombie britannique, et le gouvernement espère recevoir promptement un rapport sur cette question.

M. MILLS : Je ne suppose pas qu'en consultant le rapport que le commissaire soumet à certains intervalles, l'honorable monsieur trouve que la quantité de terre mise à part pour les sauvages soit extravagante.

Si la réserve n'a pas été confinée à une localité particulière, c'est simplement parce qu'on ne pouvait trouver une étendue suffisante de terres arables dans un seul endroit.

Je n'ai pas su que jusqu'à présent il ait été fait des plaintes par des blancs au sujet des terres auxquelles ils avaient un droit légal, mais il est arrivé que le gouvernement local a accordé des patentes à des personnes qui s'étaient fixées au milieu d'une réserve sauvage, ou sur d'autres terres sur lesquelles les sauvages avaient des réclamations pour cause d'occupation longue et continue.

M. BARNARD : Je crois que les re-

marques que j'ai faites n'ont pas été parfaitement comprises. Les colons de la Colombie britannique ne se plaignent pas de ce que justice soit rendue aux sauvages. Ce dont nous nous plaignons, c'est de la grande injustice que l'on fait aux blancs en accordant aux sauvages des étendues de terre beaucoup plus considérables que celles qu'ils peuvent cultiver. On calcule qu'on a accordé jusqu'à 3,000 arpents de terres à chaque sauvage adulte dans la vallée Nicola, et, d'après une estimation, la quantité de terre donnée dans Okanagan est aussi énorme.

Il y a 400 sauvages, hommes, femmes et enfants, soit cent familles dont chacune doit recevoir, en vertu des conditions, dix-huit arpents de terres arables, en tout 1,800 arpents. Possédant 500 têtes de bétail et comme il leur est alloué vingt-deux arpents par tête, ils ont droit à 11,000 arpents de pâturages, ce qui fait un grand total de 12,800 arpents. Cependant, la quantité qu'on leur a accordée est de 41,000, prise non pas dans une ou deux réserves, mais dans des sections dispersées sur un district tout entier.

Cette bétvue ne pouvait moins faire que d'amener des complications. Nous ne voulons pas qu'il soit fait injustice aux sauvages, pas un colon ne partage cet avis. Les sauvages rendent des services utiles et il est de l'intérêt du colon de vivre dans les meilleurs termes avec eux ; mais les questions qui touchent aux intérêts agricoles de ces derniers doivent être réglées.

C'est pour cela que j'amène cette affaire sur le tapis et que je demande au gouvernement de lui accorder sa considération afin que toutes les questions en litige soient convenablement réglées.

M. MILLS : Je suggère que la correspondance entre le gouvernement et les commissaires et entre le premier et le gouvernement local soient également soumise.

La motion est adoptée telle qu'amendée.

COURS DE DIVISION DE STORMONT, DUNDAS ET GLENGARRY.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

M. BERGIN : Je demande la production d'un état donnant le nombre de causes instruites dans chacune des cours de division des comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry pendant les années 1877, 1878 et 1879 par le juge des dits

comtés unis, ainsi que par le juge suppléant et autres avocats dans les dits comtés unis ; et le montant, s'il en est, payé par le dit juge au juge suppléant et autres avocats pour l'instruction des dites causes.

On s'est plaint beaucoup, depuis quelques années, de ce que quelques-uns des cours de division de ces comtés unis sont présidées dans les districts ruraux par de jeunes avocats, qu'employent les juges.

Il serait désirable d'apporter quelques changements à cet état de choses et que les cours fussent présidées soit par le juge lui-même ou le juge suppléant.

Motion adoptée.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

M. ROYAL : Je demande copie des plaintes, rapports, documents ou papiers ayant trait à l'état disciplinaire, l'efficacité, la conduite et la condition physique de la police à cheval dans les territoires du Nord-Ouest ; le chiffre des postes ou forts, le nombre d'hommes de service dans chaque poste, et les raisons qui ont déterminé le choix du site de chaque fort ; la nature, la quantité et la condition des armes, de la sellerie, des accoutrements et des munitions dans chaque fort, d'après les derniers rapports ; le nombre de chevaux à chaque poste ; les plaintes formulées sur la quantité, la qualité et la distribution des approvisionnements et des habillements dans les divers postes ; le mode suivi pour le paiement des officiers et des hommes, et si le paiement est fait en nature ou en argent.

Je présente cette motion dans le but de donner à la Chambre et au pays des informations qui dissiperont les rumeurs répandues contre l'efficacité et la conduite morale de la police à cheval et qui amèneront un changement de système dans le cas où ces bruits seraient fondés. Ce corps a été établi il y a sept ans ; il a coûté en moyenne au pays \$300,000, ou \$1,000 par homme et par année, soit en tout au-delà de deux millions de dollars.

Si les rumeurs en circulation sont fondées, ce corps, à Manitoba et dans les autres parties du pays, fait la honte du Canada.

Cette police a été formée dans le principe pour la protection des sauvages aussi bien que des blancs, et pour aider au

M. BERGIN.

maintien du bon ordre dans ces territoires. Un des buts principaux de sa formation était d'empêcher la vente des liqueurs alcooliques dans le Nord-Ouest. Ce corps avait une double mission à remplir : civiliser les sauvages et protéger les émigrants allant s'établir dans ces territoires.

Il doit être au-dessus de tout soupçon, c'est là une des conditions de son efficacité. Ainsi donc, à cause des rumeurs en circulation, il était important de soulever la question afin de venger ce corps ; mais si les résultats de ces investigations montrent que ces rumeurs sont fondées, le plus tôt la condition du corps sera changée et sa discipline établie sur des bases plus sévères, sera le meilleur pour les sauvages et les colons blancs qui habitent ces territoires.

D'après ces rumeurs les membres de ce corps ne sont astreints à aucune manœuvre et les affaires sont dans une condition déplorable tant pour ce qui concerne les soldats que les officiers.

Les faits sont de la plus haute gravité, ils doivent être exposés avec beaucoup de défiance et de précaution ; mais il faut cependant que la vérité se fasse jour, car il est très important que les vices des blancs ne se répandent pas parmi les sauvages, attendu que nous retarderions la civilisation au lieu de la faire avancer.

Pour ce qui est des approvisionnement, les hommes auraient beaucoup à se plaindre de leur mauvaise qualité ; dans certains cas la distribution des provisions et des effets d'habillement aurait été retardée jusqu'à six mois.

SIR JOHN A. MACDONALD : S'il fallait produire toutes les pièces que l'honorable député demande dans sa motion, nous aurions à soumettre un énorme volume, que dis-je, peut-être cent, car chaque matin il est fait dans tous les postes un rapport sur l'état de santé de chaque homme.

J'espère que l'honorable monsieur voudra bien se contenter d'un rapport moins étendu que celui qu'il demande : un rapport général sur l'efficacité de la police remplirait, je crois, le but qu'il se propose.

Je dois dire que, généralement parlant, je ne suis pas parfaitement satisfait de ce service ; mais ce corps est répandu sur une immense étendue et il peut atteindre au même degré de discipline qu'une force mi-

litaire ou semi-militaire réunie en corps nombreux.

L'ensemble de cette question fut l'objet de l'attention du gouvernement, qui considère aussi la nécessité d'astreindre ce corps à des exercices plus réguliers, et on vient de donner des ordres de changements de garnison afin de prévenir quelques-uns des maux auxquels l'honorable député a fait allusion.

Il n'y a pas de plaintes graves contre le corps en général, ni aucun de ses membres en particulier, et je n'ai pas su qu'on ait porté d'accusations spéciales. Je ne m'oppose aucunement à cette motion dans laquelle, autant que je puis voir, l'honorable député réfère seulement aux plaintes générales portées contre le corps et non en particulier contre ceux qui en font partie.

M. ROYAL : Je n'ai pas l'intention d'exiger, par cette motion, plus que ce qui est absolument nécessaire.

Il n'y a pas eu d'accusations spéciales contre les officiers ou les soldats de ce corps ; mais lorsque les métis français sont venus à Manitoba pour vendre leurs fourrures, nous avons entendu dire bien des choses sur l'organisation et la conduite de la police à cheval.

Je crois qu'une des instructions principales données à ce corps était de vivre en bon accord et d'entretenir des relations amicales avec les métis.

Si une guerre éclatait dans le Nord-Ouest, ils pourraient devenir pour nous des auxiliaires puissants pour le maintien de l'ordre et de la paix. Malheureusement, d'après les rapports de personnes dignes de foi, la police à cheval traite les métis avec plus que du mépris, ce qui fait qu'il n'existe entre eux aucune sympathie.

Les métis sont plus mal traités par la police que les sauvages, et je pense qu'en cas de nécessité ils ne seraient pas disposés à former autour de nous le noyau d'une armée.

Sur toute l'étendue du Nord-Ouest, ce corps est accusé d'immoralité honteuse. Un traiteur influent qui passe l'hiver dans les forts a raconté une querelle qui s'était élevée entre un officier et un des constables pour la possession d'une sauvagesse. Il dit aussi avoir vu un soldat frapper son officier au visage, à la suite d'une querelle du même genre.

Ce n'est pas là le moyen de civiliser les sauvages et d'établir la moralité et le bon

ordre dans le pays. Une telle inconduite a causé un vif mécontentement à une partie de la population.

Je suis heureux d'apprendre que le gouvernement se propose de réorganiser et de réformer la force. Je n'ai aussi aucune objection à accepter l'amendement proposé par le premier ministre. Je tiens à la production de ces pièces, soit pour épurer la force, soit pour conduire à son abolition et à l'adoption d'un autre système pour maintenir l'ordre et la paix dans les territoires du Nord-Ouest.

Motion adoptée.

CHATHAM, N.-B., AFFAIRE DE TIMOTHY SULLIVAN.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

M. SNOWBALL : Je demande copie des documents et correspondance touchant la somme transmise par la chambre de commerce de Londres, à Timothy Sullivan ou James Sullivan, de Chatham, N.-B., par l'intermédiaire du ministère de la marine et des pêcheries.

Timothy Sullivan est un vieillard demeurant à Chatham. Son fils, Frank, partit en mer et réussit à se créer une bonne position. Il joignit un navire de Saint-Jean, le *Alex. Yeats*, en qualité de premier officier et partit à son bord pour les Antilles.

Son père ne recevant plus de ses nouvelles et étant incapable d'écrire, s'adressa à un ami pour entamer une correspondance dans le but d'obtenir des renseignements. Cette correspondance dura longtemps. On le référa au bureau de commerce de Londres, par l'entremise duquel il apprit que son fils était tombé malade et avait été débarqué à l'île Maurice où il était mort, à l'hôpital. Il lui était dû £49 9s. 11d. sterling de salaire au moment de sa mort et son père fut informé qu'il recevrait cette somme par l'intermédiaire du ministère de la marine et des pêcheries. L'argent n'arrivant pas, "Tim" Sullivan fit écrire son ami à Ottawa et il reçut avis du département de la marine que l'argent avait été envoyé à James Sullivan, Chatham. Il appert maintenant que la chambre de commerce a pris "Tim" pour "Jim" et a ordonné que l'argent fût payé à James Sullivan, de Chatham. Il n'y avait pas cependant de James Sullivan à Chatham, mais une personne de ce nom qui habitait Douglstown, probablement en interceptant quelques-unes des lettres

échangées précédemment, réussit à obtenir celle qui contenait la traite, et, après s'être fait identifier à la succursale de la banque de Montréal à Newcastle comme étant bien James Sullivan, il retira l'argent et se sauva. Timothy Sullivan et sa femme sont tous les deux âgés et infirmes, ils n'ont pas de famille pour leur venir en aide et se trouvent dans le besoin. Je pense qu'il n'est pas juste qu'ils se trouvent ainsi privés de cet argent sans qu'il y ait de faute de leur part, et j'espère que l'honorable ministre de la marine exposera leur cause dans les termes les plus pressants au bureau de commerce de Londres et fera des efforts pour obtenir le paiement de leur argent.

J'ai appris que le bureau de la chambre de commerce a eu en sa possession un montant considérable de sommes non-réclamées, qui ont été versées dans sa caisse dans des circonstances semblables, et je considère que Sullivan a une réclamation à faire valoir sur ce fonds.

Si cette démarche ne réussit pas, je prierai le gouvernement de prendre sous sa considération ce cas pressant et exceptionnel, et de payer cette petite somme de \$241 qui est une fortune pour des malheureux.

Le cas est d'une nature tellement exceptionnelle, qu'on ne pourra pas l'invoquer comme un précédent, et il ne peut entraîner aucune difficulté pour l'avenir.

M. POPE (Queen, I. P.-E.) : Les documents demandés seront déposés sur le bureau de la Chambre. Les faits qui se rattachent à cette affaire sont bien tels que les a représentés l'honorable député. L'erreur a été commise à Londres, et le gouvernement canadien n'est pas responsable de ce montant qui aurait dû parvenir à Tim Sullivan.

Nous ferons tout en notre possible pour obtenir de la chambre de commerce le montant qui revient à ce pauvre vieillard ; mais n'étant pas responsables de l'erreur, nous ne pouvons payer cette réclamation sur les fonds publics. Le nommé James Sullivan qui a obtenu cet argent est en fuite ; on n'a pas eu de ses nouvelles depuis.

Motion adoptée.

BATTERIE D'ARTILLERIE DE CAMPAGNE DE TORONTO.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

M. WALLACE : (York-Ouest) : Je

M. SNOWBALL

demande copie de la correspondance échangée entre l'inspecteur d'artillerie, à Kingston, et l'officier commandant la batterie d'artillerie de campagne de Toronto, relativement à la fourniture d'éponges pour canons de 9 se chargeant par la bouche, avant la formation du dit corps en camp d'instruction, l'an dernier ;— aussi copie des procédés du bureau de santé et de son rapport sur le cas de l'artilleur Dempster, de la batterie de campagne de Toronto.

Le but que je me propose, en présentant cette motion, est d'abord d'attirer l'attention du gouvernement sur un fait qu'établiront les rapports lorsqu'ils seront soumis.

L'officier commandant la batterie d'artillerie de campagne de Toronto a fait à maintes reprises des réquisitions et des demandes au colonel Irwin, l'officier chargé des magasins militaires de Kingston, pour obtenir ces éponges, exposant qu'il ne se considérait plus responsable de la vie de ses hommes si sa demande n'était pas acceptée, et qu'il y avait de grands dangers à se servir des anciennes éponges.

Le colonel Irwin répondit que les anciennes suffisaient, et il ne voulut pas en fournir de nouvelles.

Le résultat de ce refus a été que l'artilleur Dempster, étant de service, a eu la main enlevée en aidant à recharger une pièce de canon.

Il me semble que le gouvernement devrait s'enquérir d'une façon particulière de la conduite du colonel Irwin et donner à entendre à ce personnage qu'il doit avoir plus d'égards pour la vie et la sûreté des volontaires.

Nous faisons venir d'Europe des hommes de ce genre pour contrôler nos volontaires et exposer leur vie, comme dans le cas dont il s'agit.

Le but que je me propose ensuite est d'attirer l'attention du gouvernement sur le cas de l'artilleur Dempster ; j'espère qu'il lui accordera une compensation généreuse pour les blessures qu'il a reçues à la suite d'une erreur pour laquelle il ne peut être blâmé.

M. MASSON : Je ne connais pas parfaitement les détails de l'affaire, mais je sais que le gouvernement a l'intention d'indemniser l'artilleur qui a souffert de l'accident.

Jusqu'à présent j'ai cru comprendre que l'accident s'est produit parce que

le feu a été mis trop vite à la pièce, à la suite d'un commandement mal compris. Motion adoptée.

SERVICE DE LA MALLE DANS BRUCE.

DEMANDE DE CORRESPONDANCE.

M. GILLIES: Je voudrais avoir copie de la correspondance demandant que le train de la malle du soir qui se rend à Walkerton desserve aussi les stations de Paisley, Port Elgin et Southampton.

Dans le cours des sessions de 1876, 1877 et 1878, on m'a présenté différentes demandes, et on m'a chargé de pétitions pour le directeur des postes d'alors, établissant les droits des villages de Paisley, Port Elgin et Southampton, à être desservis par la malle du soir qui se rend à Walkerton, privilège dont cette dernière localité jouit depuis plusieurs années.

Je soumis moi-même les pétitions au directeur des postes, qui m'a promis de s'occuper de l'affaire. Durant la session de 1878 j'ai insisté auprès de lui pour obtenir une réponse définitive, lui démontrant que la population du district et principalement les hommes d'affaires de ces villages étaient désireux d'avoir une seconde malle quotidienne à laquelle, du reste, ils ont parfaitement droit, comme on peut facilement l'établir.

Dans ces trois endroits il se fait un commerce de grains considérable, principalement à Paisley et à Port Elgin; c'est pourquoi les commerçants surtout désirent participer aux avantages accordés à la ville de Walkerton. Le village de Southampton a également fait valoir ses réclamations pour obtenir le même privilège.

Après les élections de 1878 et avant la résignation du ministère d'alors, j'ai reçu une lettre de l'honorable directeur des postes établissant qu'instruction avait été donnée à l'inspecteur des postes de cette section de préparer les pièces nécessaires et d'étendre le service de Walkerton à Southampton.

Pendant la dernière session je me suis abouché avec l'honorable directeur des postes pour savoir la raison des délais apportés à l'exécution des arrangements, relatifs à cette affaire, promis par l'ancienne Administration, et il me répondit qu'il prendrait la chose en considération.

J'ai fait également une interpellation à ce sujet au gouvernement, mais je n'ai pas reçu de réponse favorable. J'ai renouvelé ma demande cette session et on

m'a répondu par ce vieux cliché : la question est sous la considération du gouvernement.

Rien n'a été fait relativement à ma demande, et j'espère que l'honorable ministre ne retardera pas plus longtemps l'exécution de la promesse de son prédécesseur et que cette question ne demeurera pas plus longtemps en suspens.

Motion adoptée.

IMMIGRATION CHINOISE.

NOMINATION D'UN COMITÉ SPÉCIAL.

M. DECOSMOS présente la motion suivante :

“ Qu'il soit nommé un comité auquel seront référées toutes les pétitions présentées à cette Chambre, au cours de la session actuelle, concernant l'immigration chinoise, avec mandat de faire rapport à ce sujet, et aussi sur le travail des Chinois et l'immigration chinoise, en général, en ce qui concerne le Canada, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes et documents et de faire rapport de temps à autre. Le dit comité devant se composer de MM. DeCosmos, Williams, Charlton, Bannerman, Brooks, Trow, Quimet Thompson (Cariboo), Connell, McInnes et Schultz, dont cinq formeront un quorum.”

Lorsque, mercredi dernier, j'ai présenté cette motion demandant la nomination d'un comité pour s'occuper de la question chinoise, l'honorable député de Lambton, dans le but d'assurer son adoption, demanda qu'elle restât sur l'ordre du jour. Nous n'avons pas le temps de l'adopter aujourd'hui, et nous la considérerons de nouveau mercredi prochain.

Si l'honorable député veut bien y consentir, je suis disposé à la soumettre maintenant et à proposer l'ajournement du débat afin qu'il ait lieu mercredi prochain.

M. MACKENZIE : Lorsque cette motion fut présentée l'autre jour, j'avais l'intention de la discuter longuement. A une époque aussi avancée de la session, il est impossible au comité demandé par l'honorable député d'accomplir aucun travail. Si mon honorable collègue faisait assigner des témoins de la Chine et du Japon, il est évident qu'ils ne pourraient pas comparaître cette session.

M. ANGLIN : Les témoins venant de la Colombie britannique auront droit à des frais de route considérables et à une indemnité pour perte de temps. J'aimerais à savoir ce que l'honorable député se propose de faire au sujet de cette question; on devrait lui assigner quelque limite.

M. DECOSMOS : Je puis répondre que

de ma part, de même que de celle des honorables messieurs nommés pour former le comité, il n'y a aucun désir de susciter des dépenses, si la chose est possible. Nous n'avons pas eu l'intention de faire venir des témoins de la Chine ou du Japon, pas plus que du Texas. Je pense que la Chambre a déjà en sa possession des preuves assez abondantes pour servir de base au rapport du comité qui aura son importance plus tard, lorsqu'il sera temps de faire une loi.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je ne vois pas qu'il y ait d'objection à la nomination d'un comité. L'honorable monsieur désire obtenir la formation d'un comité seulement pour poser les bases d'une enquête qui se fera à une autre session.

Motion adoptée.

Il est six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

SEANCE DU SOIR.

COMPAGNIE DE COLONISATION DES TERRES DU NORD-OUEST.—BILLE DE CONSTITUTION.

(BILL 74.)

(M. Schultz.)

Ajournement du débat.

Ordre à la Chambre de se former en comité général pour considérer le dit bill déjà lu.

M. CHARLTON fait motion

“ Que la Chambre se forme en comité général sur le dit bill dans trois mois à dater d'aujourd'hui.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Comme le bill amendé n'a pas été distribué, je crois qu'il serait désirable d'ajourner le débat, dans le but de donner aux honorables messieurs l'opportunité de reconsidérer la mesure.

M. ROSS (Middlesex-Ouest) propose l'ajournement du débat.

Motion adoptée et débat ajourné.

BILLS PRIVÉS.

TROISIÈME LECTURE.

Les bills suivants sont séparément considérés en comité général, rapportés, lus la troisième fois et passés :

Bill (No. 60) à l'effet d'incorporer la “ Cie du chemin de fer de la vallée de la Saskatchewan-Sud.”—(M. Robertson, Hamilton.)

Bill (No 49) à l'effet d'incorporer la Cie de pont des rivières Rouge et Assiniboine (tel que modifié).—(M. White, Cardwell.)

Bill (No. 39) à l'effet d'autoriser la corporation d'Emerson, dans la province de Manitoba, à construire sur la rivière Rouge, à Emerson,

un pont à passage gratuit pour le trafic ordinaire des passagers et voitures.—(Monsieur Royal.)

BILL MODIFIANT LES ACTES CONCERNANT LA COMPAGNIE DU CANADA CENTRAL.

[BILL 67.]

(M. Fitzsimmons.)

TROISIÈME LECTURE.

Bill considéré en comité général, modifié et rapporté.

Et la Chambre étant consultée sur l'adoption du bill tel que modifié.

M. CAMERON (Victoria) propose la motion suivante :

Que le dit bill, tel que modifié, ne soit pas maintenant adopté, mais qu'il soit renvoyé de nouveau au comité général, avec mandat et pouvoir de le modifier en y ajoutant la clause suivante :

“ Aussitôt que la dite voie ferrée aura été construite et sera prête pour l'exploitation jusqu'aux eaux navigables à l'extrémité est du lac Supérieur, et dans le cas où un bonus ou une subvention aura été accordé par le gouvernement du Canada pour la construction de telle ligne, tous chemins de fer croisant ou se raccordant à la dite voie ferrée, auront le privilège et le pouvoir de circuler sur toute partie de la dite voie ferrée pour laquelle tel bonus ou telle subvention pourra, en aucun temps, avoir été accordé par le gouvernement du Canada, à des conditions à être fixées par le gouverneur en conseil, et conformes aux dispositions de l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique, 1874.”

Cette addition est, en substance, la même que celle que j'ai présentée devant le comité des chemins de fer. L'importance de cette question est immense pour toute la partie ouest de la province d'Ontario. Le bill actuellement soumis à la Chambre donne aux chemins de fer de Kingston et de Pembroke, d'Ontario et du Pacifique, et du gouvernement de Québec, le droit de circuler sur le prolongement du Canada Central ; mais aucune autre ligne ne reçoit cet avantage. Les autres chemins devraient avoir des droits et pouvoirs de circulation égaux sur le Canada Central. Il y a deux ans je prétendais devant cette Chambre qu'en vertu de la 14^e clause de l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique les chemins que l'on cherchait à exclure avaient les mêmes droits que les lignes favorisées, et que le gouvernement n'avait pas le pouvoir d'établir de distinction entre les compagnies. L'honorable député, qui est aujourd'hui premier ministre, dit alors que le gouvernement n'avait pas le droit d'exclure le “ Midland ” et d'autres che-

mins de fer, comme on peut s'en rendre compte en consultant les *Débats* de 1878. Chacun peut se convaincre par la lecture de l'acte, que du moment que le Canada Central obtient une subvention, les autres chemins acquièrent, *ipso facto*, le droit de passage sur sa ligne, et que tout ce que le gouvernement a à faire est de déterminer les conditions qui doivent être mises à l'exercice de ce pouvoir.

Je pense qu'il n'est pas encore temps que le gouvernement aide le Canada Central à prolonger sa ligne jusqu'au Sault Sainte-Marie, et que les véritables intérêts de Québec et d'Ontario demandent plutôt la construction de la voie ferrée non interrompue du chemin de fer du Pacifique que celle d'embranchement avec les lignes américaines. Si le but qu'on se propose en prolongeant le chemin jusqu'au Sault est le transport vers l'est du grain et du fret arrivant à la baie du Tonnerre des différentes parties du Nord-Ouest, un navire pourrait, avec plus d'avantages pour le transport du fret, continuer son voyage jusqu'à un des ports de la baie Georgienne, ce qui donnerait le bénéfice d'une plus longue route par eau, tout en diminuant la distance de Montréal, plus que pourrait le permettre l'expédition par terre jusqu'au Sault, et de là par chemin de fer. De plus, on réaliserait une forte économie sur le fret.

Le seul effet qu'aurait la construction du chemin de fer jusqu'au Sault serait d'élever le prix du transport en augmentant la longueur du trajet par terre, et cela sans aucun bénéfice pour Québec ou Ontario parce que le courant des affaires se dirigera au nord.

La construction de l'embranchement de notre chemin avec le Sault, créera la concurrence la plus dangereuse à la section de la baie du Tonnerre du chemin de fer canadien du Pacifique. C'est pour cela que je ne pense pas que nous devions approuver l'octroi d'un subside à la compagnie du Canada Central, et si elle obtient la charte qu'elle demande maintenant, que ce soit sans promesse et sans espoir de recevoir un bonus du gouvernement, et à simple titre de compagnie particulière.

Mais si cette charte est accordée, le droit de circulation ne doit pas être limité à quelques lignes particulières. Je maintiens que toutes ont ce droit sur la partie du Canada Central qui a été déjà

subventionnée ou sur celles qui pourraient l'être.

M. DAWSON : En été les navires désirent se rapprocher de l'est autant que possible, avant de décharger leur cargaison, mais la navigation se ferme de bonne heure au Sault Sainte-Marie. La navigation sur une étendue de cent milles à l'est de ce port se ferme aux premiers froids, et en prolongeant le chemin de fer jusqu'au Sault Sainte-Marie on aurait deux ou trois mois de navigation de plus sur le lac Supérieur, de l'extrémité duquel le fret pourrait être expédié par chemin de fer. Non-seulement une ligne allant jusqu'au Sault assurerait des communications avec le Nord-Ouest, mais elle ouvrirait 200 milles de bonnes terres arables et un pays riche en mines, et recevrait également beaucoup de fret des Etats-Unis parce que les Américains prolongent maintenant leurs lignes par la côte sud du lac jusqu'à Saint-Paul et Duluth.

Je partage en général les vues de l'honorable député de Victoria-Nord (monsieur Cameron), mais je crois qu'il ne sait pas apprécier les avantages du chemin de fer en voie de projet.

Motion rejetée sur division.

M. CAMERON, (Victoria-Nord) : Je propose d'ajouter les mots suivants à la fin de la clause 12 :

" Duquel montant cinq cent mille piastres seront souscrites et dix pour cent de cette somme payés et déposés au crédit de la compagnie dans une des banques incorporées du Canada avant qu'aucun des pouvoirs par le présent concédés à la dite compagnie ne puisse être exercé."

Voici quel est le but que je me propose en présentant cette clause additionnelle. Comme on l'a expliqué en comité, cette compagnie pour laquelle on nous demande des pouvoirs n'a pas de ressources, pas de capital pour la construction de cette grande entreprise, à part de l'équité de rachat, soumise à une hypothèque de \$2,500,000 sur la ligne existante.

Elle se propose de faire de ce prolongement une entreprise séparée de sa ligne actuelle ; il portera le nom de section du lac Supérieur, et le chemin existant s'appellera section d'Ottawa. Elle se propose d'avoir un matériel roulant séparé, et des droits et revenus. En un mot c'est à une compagnie indépendante que nous accordons une charte, et je pense que nous

devons exiger que, non-seulement la compagnie ait le droit de souscrire des actions, mais encore que pour établir qu'elle agit *bona fide* elle souscrive un demi million et paie dix pour cent sur cette somme.

Amendement rejeté sur division.

Le bill est lu la troisième fois et passé.

BILL REGLANT LE TAUX DE L'INTERET SUR LES PRETS D'ARGENT FAITS SUR IMMEUBLES OU AUTREMENT.

[BILL 11.]

(M. Orton.)

TROISIÈME LECTURE.

La Chambre se forme en comité général pour examiner le dit bill.

EN COMITÉ.

A propos de la clause 5,

M. WELDON : Je ne sais si nous avons le droit d'adopter cette clause. Cette législature a le droit de s'occuper de l'usure et de l'intérêt, mais je ne pense pas qu'elle aie le droit d'intervenir dans un contrat.

Si un emprunteur fait un contrat pour un certain nombre d'années, je doute que le parlement ait le droit de dire que l'engagement peut ne pas être rempli ou que ses conditions peuvent être changées.

Je pense que c'est là un empiètement sur les droits civils. Je propose que cette clause soit retranchée.

Motion rejetée.

Le bill est rapporté.

(En Chambre.)

Bill rapporté.

M. ORTON : Je présente la motion suivante :

“ Que le dit bill, tel que modifié, ne soit pas maintenant adopté, mais qu'il soit de nouveau renvoyé au comité général, avec mandat et pouvoir de le modifier en y ajoutant la clause suivante : “ Si aucune personne, société de prêt ou autre corporation stipule de recevoir soit directement ou indirectement sur aucune hypothèque au autre droit réel sur biens-fonds, un taux d'intérêt plus fort que huit pour cent par année, ou par aucun autre moyen quelconque reçoit l'équivalent d'un plus fort taux d'intérêt, ou si aucune personne, société de prêt ou autre corporation, s'assure par hypothèque, jugement, bref *fi-fa* ou autre droit réel sur propriété immobilière, le paiement d'aucune dette de commerce, billet promissoire, contrat écrit ou verbal, ou aucune promesse quelconque dans laquelle un taux plus fort que huit pour cent par année forme une partie intégrante de tel droit réel sur propriété immobilière, telle personne, société de prêt ou autre corporation perdra *ipso facto* par confiscation comme pénalité, tout le montant du dit intérêt, ou l'équi-

M. CAMERON.

valent ainsi reçu au lieu du dit intérêt, lequel, s'il est payé, sera recouvrable par demande faite par aucune personne qui l'aura payé et elle encourra de plus l'amende d'une somme égale à la somme principale nommée dans telle obligation hypothécaire, et la dite somme ainsi forfaitive sera recouvrable par aucune personne la réclamant par demande devant aucune cour compétente et par saisie exécution des biens-meubles et effets du défendeur.”

SIR JOHN A. MACDONALD : Cette motion est excessivement compliquée. Je viens de l'entendre pour la première fois, et je crois qu'on doit laisser à la Chambre le temps de l'examiner.

L'amendement est retiré, avec l'autorisation de la Chambre.

M. ORTON propose la troisième lecture du bill.

M. WELDON propose :

“ Que le bill ne soit pas maintenant lu la troisième fois, mais qu'il subisse cette troisième lecture d'aujourd'hui en six mois.”

M. WHITE (Hastings-Est) : Je ne pense pas que la Chambre ait en à s'occuper, dans le cours de cette session, d'un bill plus important que celui qui nous est soumis aujourd'hui. Si mon honorable collègue savait combien la province d'Ontario a à se plaindre des compagnies de prêt et des prêteurs d'argent, il n'aurait certainement pas demandé le renvoi de ce bill à six mois. Qu'il me soit permis de citer un exemple.

La société de prévoyance et de prêt d'Hamilton prête une somme de \$1,000 à une personne du comté de Peterborough, et j'ai reçu une lettre de M. Roxburgh contenant les comptes du secrétaire dont voici le relevé :

THE HAMILTON PROVIDENT AND LOAN SOCIETY.

HAMILTON, Ont., 4 mars 1880.

Wm. E. ROXBURGH, Ecr.,

Norwood.

CHER MONSIEUR,

Re A. R. WIGMORE, No. 2069.

Voici un état des réclamations de la société, à la date d'octobre 1879 :

Etat de compte.

Quatre versements de \$131.37 à payer, le premier échéant en janvier 1880.....	\$1,839 18
A déduire l'escompte sur paiements en avance....	733 58
	<hr/>
	\$1,102 60

Ajouter premier versement dû, janvier 1879	131 37
Intérêt sur arrérages, octobre 1879..	11 25
Frais, vente, commission, avocats, etc	210 09

\$1,455 31

Propriété vendue

1,400 00

Montant dû à la société

\$ 55 32

Votre dévoué,

H. D. CAMERON,

Tresorier.

Il faut que ce bill ait force de loi, et je regrette que l'honorable député de Willington-Centre (monsieur Orton) n'ait pu faire adopter son amendement qui aurait fixé le taux de l'intérêt.

L'honorable député de Durham-Ouest (monsieur Blake) a rédigé son bill avec soin, et j'ai la conviction qu'il améliorera considérablement la loi actuellement en force.

Nous avons entendu beaucoup parler du grand nombre de Canadiens qui s'expatrient. Si la loi n'est pas amendée, l'émigration prendra, à l'avenir, des proportions encore plus alarmantes.

J'espère que l'amendement demandant le renvoi du bill à six mois sera repoussé. Voici un état fourni par la *Provident Loan Society*, indiquant les dépenses faites relativement au prêt en question; il porte le sceau de la campagne, ce qui montre qu'il est authentique:

(Copie.)

THE HAMILTON PROVIDENT AND LOAN SOCIETY,

En compte avec M. S. PUTNAM,

In re A. R. WIGMORE. No. 2069.

1879.

17 mai.	Voyage à Peterborough, compte d'hôtel.....	\$ 5 50
"	Voiture pour Norwood et dépenses, deux jours.....	9 00
21 "	Voyage à Hamilton et retour, compte d'hôtel.....	5 50
29 "	Voyage d'Hamilton à Peterborough et compte d'hôtel....	5 50
"	Voitures et dépenses, deux jours.....	9 00
"	Voyage de retour à Hamilton et compte d'hôtel..	5 50
29 mars	Voyage à Peterborough et compte d'hôtel.....	5 50
"	Trois jours, voitures et compte d'hôtel	14 00
"	Voyage de retour à Hamilton et compte d'hôtel.....	5 50
"	Treize jours de traitement durant ces voyages à \$3 par jour.....	39 00

29 mars Annonces dans le *Globe* quotidien et hebdomadaire, et circulaires

15 00

(Commission \$14, comprise dans le compte.)
13 sept., reçu paiement,

M. S. PUTNAM,

Inspecteur.

M. SPROULE: Je suis peiné que l'honorable député de Saint-Jean (monsieur Weldon) ait demandé le renvoi à six mois d'un bill aussi important que celui qui nous est soumis.

Depuis qu'il a été présenté, j'ai reçu une lettre d'un de mes commettants relative à la compagnie dont vient de parler l'honorable préopinant.

Il dit que le "Hamilton Bank and Loaning Company," a prêté \$1,500, il y a deux ans, à un de ses voisins. Cette somme était remboursable en vingt versements annuels égaux.

Le premier versement fut opéré et le second était exigible en janvier dernier.

Entre cette date et les derniers jours de mars, la compagnie, sans aucun avis préalable, fit émaner contre lui un mandat de détresse et saisir tout ce qu'il avait dans sa maison, jusqu'à un berceau, et le tout a été vendu dans les huit jours.

L'individu en question était relativement ignorant, il ne savait pas quel était le genre d'acte hypothécaire qu'il avait signé, et il ignorait l'intérêt qu'il payait.

Des négociations s'entamèrent avec une autre compagnie et on lui demanda combien elle exigerait pour lever l'hypothèque. Sa réponse fut qu'il lui fallait \$2,000. Il semble étrange qu'elle ait demandé \$500 de plus que le montant du premier prêt pour lever l'hypothèque, après une année de paiement.

C'est ce qui montre que la compagnie ne fait pas des affaires honnêtes et qu'elle obtient de l'argent sous de faux prétextes des emprunteurs, puisque l'individu en question ignorait la nature de son hypothèque.

Je pense qu'on devrait ajouter à ce bill une clause forçant les compagnies à accepter leur argent dans une période de trois ans, et je suis d'avis que les faits qui ont été soumis doivent nous engager à adopter ce bill. On ne peut toutefois l'accepter que comme un acheminement dans la bonne voie, une demi mesure qui sera amendée d'année en année, selon que les besoins du pays l'exigeront.

M. ROBINSON: On a porté, l'autre

soir, une accusation presque semblable contre la compagnie de crédit et de prêt ; mais il a été déclaré ensuite qu'elle n'était pas fondée.

M. ORTON : L'accusation n'ayant jamais été faite, il n'a pas été nécessaire de la retirer.

M. ROBINSON : On a parlé de frais énormes exigés par cette compagnie, accusation qui, bien entendu, a été convenablement niée ensuite. Je tiens à répondre aux remarques de mon honorable collègue de Prince - Edouard (M. McCuaig) relatives à la "Western Canadian Loan Society," qui aurait demandé un intérêt extravagant et des frais élevés pour l'achat d'une hypothèque.

Il est à ma connaissance personnelle que cette compagnie est dirigée par des hommes aussi honorables, aussi considérés et aussi aptes en affaires que ceux qui se trouvent à la tête de n'importe quelle société de ce genre en ce pays.

Je prends sur moi de nier l'exactitude des faits cités par mon honorable ami. En allant aux renseignements, on verra que cette plainte, comme tant d'autres portées contre ces sociétés, est faite sur la foi de quelqu'un qui a emprunté et n'a pu faire les paiements.

M. McCUAIG : Je n'ai pas l'habitude d'avancer des faits à la légère quand je m'adresse à cette Chambre. Le cas que j'ai cité est celui de David P. Sales, du comté de Prince Edouard.

Motion en amendement rejetée.

M. OLIVER propose en amendement :

"Que le bill ne soit pas maintenant lu une troisième fois, mais qu'il soit de nouveau renvoyé au comité général, avec mandat et pouvoir de biffer la clause 5."

Motion en amendement rejetée.

Le bill est lu la troisième fois et passé.

BILL A L'EFFET D'AMENDER LA LOI CONCERNANT L'INSPECTION DU PÉTROLE.—(Bill no. 4.)

(M Colby.)

AJOURNEMENT DE LA SECONDE LECTURE.

Lecture est donnée de l'ordre de seconde lecture.

M. COLBY : Je propose la seconde lecture du bill à l'effet d'amender l'acte concernant l'inspection du pétrole. L'acte adopté pendant la dernière session fixe à 105° Fahrenheit la force de preuve (*Fire test*) des huiles canadiennes et à 105° Fahrenheit celle des huiles importées.

M. ROBINSON.

Le bill actuel propose d'adopter une force de preuve uniforme de 115° sur toutes les huiles canadiennes ou étrangères. J'ai présenté ce bill dès le début de la session ; mais je l'ai laissé, avec intention, sur les ordres du jour jusqu'à maintenant, parce que, en premier lieu, il affecte les intérêts d'un grand nombre de personnes engagées dans la production ou la fabrication du pétrole.

J'ai cru devoir donner aux intéressés tout le temps d'examiner jusqu'à quel point le changement proposé peut affecter leurs intérêts et de soumettre leurs vues à la Chambre. A ce propos, j'ai été heureux d'apprendre qu'ils ont employé un monsieur très intelligent et très actif qui est demeuré à Ottawa pendant la session et a communiqué leurs vues aux députés individuellement. J'ai aussi différé la discussion de ce bill parce que, comme il s'agit d'une question qui affecte la vie et la propriété, je craignais de me tromper. Dans l'intervalle, je n'ai rien négligé pour me procurer les opinions d'hommes que je supposais connaître la question, intéressés à voir le changement adopté ou rejeté, ou même de personnes tout à fait désintéressées. Je voulais aussi donner à la Chambre et au gouvernement le temps de bien étudier la question. Mais j'ajouterai que ce délai a eu lieu avec l'entente formelle que la question serait complètement discutée.

Le bill traite de la force de preuve seulement, (*Fire test*). Relativement à ces huiles, il y a plusieurs autres questions qui sont, toutefois, du ressort spécial du gouvernement. La première question qui se présente en rapport avec la force de preuve est celle de la sûreté.

Les nombreux et lamentables accidents dont nous avons eu des rapports dans les journaux, l'année dernière, et qui sont dus à l'usage d'huiles dangereuses, ont profondément ému l'opinion publique. Il est de la plus grande importance de pouvoir, par une loi, à l'inspection convenable de ces huiles et de prescrire des épreuves et règlements qui garantissent la sûreté et préviennent le retour des accidents.

Rien n'est plus dangereux que l'huile de charbon non purifiée. C'est un danger subtil et invisible, plus à craindre que la poudre. La présence de la poudre ne nous est pas cachée, mais nous ne pouvons pas découvrir la présence des vapeurs qui proviennent du pétrole et qui sont cachées.

dans une lampe dont l'huile est en partie brûlée.

La flamme d'une lampe allumée est juste assez près de ces vapeurs explosives, en sorte que la négligence des domestiques ou des enfants nous expose, à chaque instant, à des conflagrations comme celle qui malheureusement a eu lieu aujourd'hui de l'autre côté de la rivière et où des personnes deviennent les victimes d'horribles souffrances.

Nous ne saurions, à ce point de vue, prendre trop de précautions pour éprouver les huiles à brûler. Si en abaissant le degré de preuve, je devais courir le risque d'occasionner des dangers, je le regretterais beaucoup ; mais je tâcherai d'éviter cela.

Chacun sait que le pétrole cru contient des gaz et des liquides volatiles qui, aux températures ordinaires, donnent des vapeurs qui deviennent explosives quand elles se mélangent avec l'air. Il contient aussi des huiles qui nuisent à sa combustion, mais sont utiles comme huiles à lubrifier ; telle est la paraffine

Par une distillation convenable, les constituants volatiles, tels que la gazoline, le naphte et la benzine, sont éliminés et les ingrédients plus lourds qui nuisent à la combustion disparaissent aussi, ne laissant que les hydro-carbones intermédiaires, dégagés de leurs ingrédients légers et lourds, ce qui laisse une huile que l'on peut brûler sans danger.

L'épreuve (*Fire test*) nous montre si les constituants volatiles sont en quantité dangereuse, et le calcul de la densité nous démontre si les ingrédients les plus lourds sont en quantité suffisante pour nuire à la combustion.

Un calcul exact de la densité donne une huile sans danger et qui éclaire bien. Pour s'assurer si une huile est dangereuse ou non, les divers pays ont adopté différents modes de preuve.

L'un de ces modes, dit celui de la vapeur, détermine à quelle température l'huile émet une vapeur qui, mélangée à l'air atmosphérique, prend feu et cause une explosion.

L'autre épreuve est dite de combustion et détermine la température à laquelle la masse de l'huile prend feu. L'huile ne prend pas feu quand elle est mise en contact avec la flamme à une température aussi basse que celle à laquelle les vapeurs explosives se dégagent.

La différence de température entre le point auquel la vapeur explosive se dégage, comme l'indique l'épreuve dite de la vapeur—et celui auquel la masse de l'huile prend feu—comme l'indique l'épreuve de combustion—existe généralement entre 20° et 30°. Une huile qui supporte la preuve de vapeur à 105° soutient généralement la preuve de combustion jusqu'à 125° et 130°.

En Canada, nous employons la preuve de vapeur ; aux Etats-Unis on l'emploie aussi, mais dans certains Etats on a adopté la preuve de combustion. L'explosion étant dangereuse, même quand il n'y a pas combustion, la preuve de vapeur indique le danger avec plus de certitude que la preuve de combustion.

Pour fixer le degré de preuve, il est important de déterminer à quelle température l'huile est ordinairement exposée dans les lampes et d'empêcher, s'il est possible, la vente de toutes les huiles qui dégagent des vapeurs explosives à cette température et, à plus forte raison, à des températures plus élevées. J'ai consulté des autorités et recueilli les opinions d'experts à ce sujet. Dans la dernière édition de l' "Encyclopédie d'Appleton," (1877), je trouve le paragraphe suivant :

" La température de cette huile, dans une lampe allumée, n'excédant pas, d'ordinaire, 100° Fahrenheit, il est évident que cette huile est parfaitement sans danger, puisqu'elle ne dégage jamais au-dessous de 110° de vapeurs qui, mêlées à l'air au-dessus de la lampe, puissent former, avec cet air, un mélange explosif."

Le point fixé, ici, pour la preuve de vapeur, est donc 110°. Je puis communiquer à la Chambre une autre autorité qui a son poids.

A la Nouvelle-Orléans, dans l'Etat de la Louisiane, on a constaté que de l'huile n'offrant aucun danger à New-York, devenait dangereuse lorsqu'elle était exposée à une température plus élevée. Le bureau de santé de la Nouvelle-Orléans a fait de longues expériences, sous la direction de son président, monsieur White, et, après ces recherches, a fixé le degré de preuve à 110° Fahrenheit ; l'huile est alors sans danger à cette latitude.

L'ordonnance prescrit que tout marchand d'huile de kérosène, ou d'autres huiles à éclairer, ou de tout autre fluide employé pour l'éclairage et provoquant, entièrement ou en partie, de la bouillie ou du pétrole, devra, avant de les livrer, ap-

poser ou faire apposer, d'une manière fixe, sur le tonneau ou vaisseau qui les contient, une carte ou étiquette sur laquelle seront imprimés, en toutes lettres, d'au moins un huitième de pouce de hauteur, le nom et la provenance des huiles ou fluides contenus dans le dit tonneau ou vaisseau, avec les mots et chiffres suivant. "Inflammable à— ° Fahrenheit" (indiquant les degrés), ou "Inflammable à toute température," (suivant le cas) ; aussi les mots et chiffres suivants : "Explosive à— °" (indiquant les degrés), ou "Non explosive," (suivant le cas) ; enfin, les mots suivants : "Degré de vaporisation fixé par le bureau de santé, 110 °".

Cette ordonnance a été subséquemment approuvée par une très haute autorité. Monsieur Young, chef de la brigade du feu, en cette ville, m'a communiqué un rapport des délibérations d'une convention tenue à New-York, en 1876, par les ingénieurs en chef du département du feu et à laquelle étaient représentées soixante différentes villes des Etats-Unis et du Canada. On y comptait aussi plusieurs délégués des compagnies d'assurances contre le feu et d'autres personnes grandement intéressées à la solution de ces problèmes.

Entre autres questions, la convention discuta celle des "règlements concernant la vente du pétrole." La question fut déferée à un sous comité qui, après avoir mûres délibérations, fit rapport au bureau, et le bureau adopta ce rapport sur lequel il basa la recommandation suivante :

"Nous recommandons cordialement à la convention les résolutions adoptées par le bureau de santé de la Nouvelle-Orléans et nous signalons aux autres villes du pays le règlement adopté par cette ville pour la vente du pétrole."

Ainsi, les conclusions du bureau de santé de la Nouvelle-Orléans et l'ordonnance municipale établissant une preuve de vapeur de 110 °, furent cordialement adoptées après sept ans d'épreuve et fortement recommandées par une convention d'ingénieurs et de délégués ayant tous les titres à la considération publique. Je crois avoir cité de bonnes autorités pour établir qu'une preuve de vapeur de 110 ° peut être regardée comme suffisante.

Dans tous les accidents qui ont affligé le pays et sur lesquels il y a eu des enquêtes, je n'ai pas constaté un seul cas

d'explosion quand l'huile avait subi même une épreuve de 100° seulement. Dans certains cas, le baril d'huile portait le timbre de l'inspecteur pour 105° ; mais une nouvelle épreuve établissait que cette huile ne supportait pas 92°. Je n'ai connaissance d'aucun accident produit par de l'huile qui avait supporté l'épreuve de 100° ; mais j'accorde volontiers une marge pour plus de sûreté.

Les Etats de Vermont, Maine, New Hampshire et New-York ont adopté une preuve de combustion de 120° qui est équivalente à une preuve de vapeur de 100° ou moins. Mais ma proposition, je le répète, est d'établir une preuve uniforme de vapeur de 115°, ce qui est équivalant à une preuve de combustion d'environ 140° ou 20° de plus que la preuve admise par les Etats mentionnés.

Le Massachusetts admet une preuve de combustion de 110°, c'est-à-dire de 10° plus faible que celle des Etats mentionnés et de 30° au-dessous de celle que mon bill propose, en tenant compte de la différence entre la preuve de vapeur et la preuve de combustion. La ville de New-York a adopté une preuve de vapeur de 100°, soit 15° de moins que celle que je propose. Dans la cité et l'Etat de New-York, dans les Etats de New Hampshire, Vermont et Massachusetts, je crois que l'on trouve autant d'hommes experts sur ce sujet que dans aucune autre partie des Etats-Unis, et les Etats ont adopté une force de preuve beaucoup plus faible que celle que je propose. Le Wisconsin, l'Illinois, l'Ohio et le Michigan ont adopté des forces de preuves plus élevées. Je crois qu'au Michigan, la force de preuve est fixée à 180°. Je sais de bonne source que le prix des huiles soumises à cette preuve excessivé, est de 10 centins par gallons plus élevé que celui des huiles ordinaires.

A New-York le prix est de 9 centins et, dans le Michigan, de 19 centins ; voilà ce que coûte ce règlement trop sévère. Me basant sur ces données et sur l'expérience d'experts et de marchands, confirmée par ma propre expérience et mes observations, je suis parfaitement convaincu que la preuve de vapeur de 110° qui serait équivalente à une preuve de combustion de 135° ou 140° donnerait, dans tous les cas, de l'huile n'offrant aucun danger.

Mais je ne me suis pas borné, dans ce bill, à rester dans les strictes limites de

la sûreté; j'ai ajouté ce que les renseignements obtenus et mon propre jugement me suggéraient, cinq degrés de plus, ce qui porte la preuve à 115°, point auquel l'huile, dans toutes les circonstances possibles, sauf le cas de négligence grossière, ne peut offrir aucun danger.

Récemment, on a suggéré qu'on devrait établir une différence entre la force de preuve des huiles canadiennes et celle des huiles américaines. Au point de vue de la sûreté, il semble fort peu probable que les huiles canadiennes aient l'avantage sur les huiles américaines. C'est tout le contraire de ce que l'on a prétendu.

Dernièrement, on a fait des expériences au département du revenu de l'intérieur, et de hautes autorités scientifiques sont d'avis que l'huile américaine supporte mieux la preuve de vapeur et la preuve de combustion. A l'appui de cette opinion, je citerai le journal *The Popular Science Monthly* qui est une haute autorité :

“ Le Dr White, président du bureau de santé de la Nouvelle-Orléans, a constaté qu'en ajoutant un pour cent de naphte à une huile qui se vaporise à 113°, le mélange se vaporise à 103° ; avec deux pour cent, à 92° ; avec cinq pour cent, à 83° 3. (Rapport sur le pétrole, adressé au bureau de santé de New-York, par le Dr C. F. Chandler, 1871.) Le Dr Chandler ajoute : “ L'addition d'un pour cent de naphte abaisse de 10° le point de vaporisation dans une bonne huile, mais elle n'affecte pas le point de combustion. Une quantité de naphte, gazoline ou benzine, susceptible d'affecter le point de combustion ou l'inflammabilité de la masse de l'huile, produirait une différence très sensible dans le point de vaporisation.”

Si donc il y a plus de naphte dans l'huile américaine que dans l'huile canadienne, la preuve de vaporisation le fera découvrir immédiatement, et la différence entre ce point de vaporisation et le point où l'huile prend feu doit, par conséquent, être plus forte dans l'huile américaine que dans l'huile canadienne, au même degré de vaporisation.

On a fait une longue série d'expériences pour déterminer la différence entre les points relatifs de vaporisation et de combustion des huiles américaines et des huiles canadiennes.

Ces expériences ont donné deux degrés en faveur des huiles américaines. Ainsi, toute distinction au préjudice des huiles américaines, sous le rapport de la sûreté, n'est aucunement fondée sur la science et

le sens commun. L'épreuve doit être uniforme.

M. MACKENZIE : Je crois que l'honorable monsieur se trompe en disant qu'il y a du naphte dans l'huile canadienne.

M. COLBY : Il y a du naphte; je le tiens de bonne source.

M. MACKENZIE : Non.

M. COLBY : Oui, et de la benzine; mais il y a très peu ou point de gazoline. Ces éléments sont inflammables et dégagent un gaz explosif.

Mais la question de sûreté, bien que la plus importante, n'est pas la seule à considérer en déterminant la force de preuve d'une huile.

C'est un fait établi qu'en dépassant un certain degré de force de preuve, on nuit aux qualités de l'huile pour l'éclairage. Après avoir dégagé les constituants les plus légers de l'huile, de manière à lui donner une force dépassant 115° ou 120°, on réduit sa force d'éclairage parce qu'on y laisse une plus grande proportion de paraffine.

Exagérer les conditions de sûreté, c'est diminuer les qualités de l'huile pour l'éclairage. Voici l'opinion du docteur Baker Edwards, la plus haute autorité à ce sujet. “ Je crois que 120° est un point trop élevé, si l'on veut obtenir une huile qui brûle également, surtout pendant l'hiver.”

Il approuve pleinement 115° et appuie ma proposition; mais il ajoute qu'au delà de 115°, les qualités de l'huile pour l'éclairage diminuent en proportion. L'huile devient plus lourde; elle suit plus difficilement la mèche, ronge le brûleur et noircit le verre de la lampe.

J'ai consulté monsieur Shaw, marchand en gros d'huiles américaines et canadiennes, et il m'assure que la force de preuve actuelle l'empêche d'adopter l'huile astrale ordinaire qui supporte 150° et est une des meilleures huiles qui se vendent; et l'oblige à payer 3 centins de plus par gallon pour de l'huile qui supporterait 175°.

Il dit aussi que cette huile dispendieuse ne vaut pas l'autre pour l'éclairage, et c'est aussi l'opinion de Pratt le fabricant; et pourtant, la loi de l'an dernier l'oblige à payer plus cher une huile inférieure.

Je citerai encore l'opinion d'un marchand d'huiles de Montréal qui a une

grande expérience et est complètement désintéressé.

Voici ce qu'il dit :

"On devrait fixer 115° pour le point de vaporisation. On obtiendrait ainsi de l'huile n'offrant aucun danger et éclairant parfaitement bien. Au-delà de ce point, elle n'éclaire plus aussi bien dans les lampes ordinaires, et à 120° et au-delà ses qualités pour l'éclairage ne sont plus du tout les mêmes. Je ne vois aucune raison d'exiger un degré de plus pour les huiles importées que pour les huiles canadiennes. En exigeants 115° pour les huiles canadiennes, on excluera sûrement les huiles dangereuses.

"J'ai fait venir des huiles de plusieurs raffineries du Canada et des Etats-Unis, et je les ai toujours examinées et éprouvées moi-même avec soin ; sur le marché, je préférerais l'huile à 115° ; j'aurais des doutes sur l'huile à 120° et je n'achèterais certainement pas l'huile à 125°. Je n'aime pas non plus l'huile importée à 130° pour les lampes ordinaires.

"Un autre point à considérer, c'est que les huiles d'un degré élevé coûtent actuellement, aux Etats-Unis, de trois à cinq centins de plus par gallon de vin, que de bonnes huiles n'offrant aucun danger, et cela existe depuis plusieurs années.

"Elever le degré de preuve, c'est donc imposer au consommateur une taxe sans profit pour le revenu, pour ne fournir qu'une huile d'inférieure qualité.

"Les huiles sont sans danger à 110° ; mais 115° les mettraient à l'abri des effets de la négligence ; somme toute, je crois que 115°, c'est une bonne moyenne."

Tel est le témoignage unanime de toutes les personnes que j'ai consultées à ce sujet. Il est très certain que nous payons de 6 à 10 centins—ce qui est considérable—de plus que pour les huiles de force moyenne en usage dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre et à New-York.

Hier soir même, un des plus grands marchands d'huile de mon comté m'écrivit que la loi oblige les consommateurs à payer au moins 9 centins de plus par gallon pour de l'huile qui ne vaut pas mieux que celle d'autrefois ;—il aurait pu dire qui ne vaut pas autant. Voici quels étaient les prix des différentes huiles à New-York, le 13 avril 1880 :

"Huile pour chargement, force d'environ 108°, barils compris, en lots de 5,000 à 10,000 barils, de 7½c. à 7¾c. par gallon de vin. Huile de quarante-cinq de densité, force de 135° à 140°, 14¾c. par gallon de vin. Huile de 150° à 160°, Pratt ou Devae, de 16c. à 17c., barils compris."

Les huiles de la force légale sont fabriquées en grandes quantités dans les conditions les plus favorables, et la concurrence les fait baisser le plus possible ; mais les huiles spéciales, fabriquées pour

une demande limitée, commandent des prix spéciaux qui ne sont pas du tout proportionnés aux frais qu'il faut faire pour fabriquer l'huile de la force de preuve la plus élevée. Dans la partie du pays que j'habite, la loi de l'an dernier a été cause que nous avons payé le pétrole beaucoup plus cher que par le passé et, comme résultat, on en a fait la contrebande.

Je passerai en revue les lois adoptées à ce sujet. La force de preuve fut fixée, pour la première fois, en 1868, époque à laquelle on adopta le degré que je demande aujourd'hui. En 1871, la force de preuve fut réduite à 105°, à la requête des mêmes personnes qui nous demandent aujourd'hui de la porter à 120° ou 130°. Après avoir exigé la force de 105° pendant huit ans, elles changent tout à coup d'opinion, l'on dirait qu'elles sont illuminées. Peu leur importe le degré qu'elles obtiendront, pourvu qu'elles réalisent le plus d'argent possible dans leur commerce. Mais je comprends fort bien pourquoi ces messieurs, après avoir passé de 115° à 105° et être demeurés là pendant huit années, demandent subitement 120° au lieu de 115°. C'est parce que, de cette manière, ils auraient à faire concurrence à des huiles plus chères, mais de qualité inférieure à celles qui leur feraient concurrence si la force de preuve était moindre. Concurrence pour concurrence, ils préfèrent celle qui a lieu pour des articles inférieurs, mais chers, à celle qui se fait pour des articles à bas prix, mais de bonne qualité. J'ai tout lieu de croire que ce sont eux qui ont inspiré la loi de la dernière session.

Cette loi fut demandée au gouvernement à une époque où il ne pouvait pas lui donner toute l'attention qu'elle mérite, et leur opinion fut acceptée comme celle d'experts.

On supposait qu'ils connaissaient mieux la question que personne et le gouvernement, comme la Chambre, accepta leur opinion sans défiance. Il en est résulté que, toute l'année dernière, nous avons dû nous soumettre à une loi dont, comme membre du parlement, je suis vraiment honteux.

Déclarer une différence de vingt-cinq degrés entre la force de preuve de l'huile américaine et celle de l'huile canadienne, quand, de fait, la différence est nulle,

c'est prendre une position dont je ne suis vraiment pas fier.

Si cette loi avait eu pour effet de nous procurer de meilleures huiles, c'eût été une compensation ; mais, j'en appelle à tous les représentants, a-t-on jamais vu, en Canada, un aussi grand nombre d'accidents par explosion que l'année dernière ?

Quant aux autres qualités de l'huile, je crois qu'on a pu constater, dans tout le pays, ce qui a été remarqué dans mon comté.

Je connais un marchand qui a essayé, au mois de décembre dernier, d'acheter, sur le marché américain, de l'huile qui supporterait notre force de preuve et, n'en ayant pas trouvé, il lui a substitué de l'huile canadienne. Il acheta ce qu'il put trouver de mieux à Montréal. Il l'achetait par charge de char, et s'arrangeait avec des détaillants qui en prenaient un baril chacun et l'aidaient à la faire connaître.

Chaque baril, chaque gallon lui a été renvoyé et il fut obligé de la troquer, dans les concessions, pour de l'avoine. On ne voulait pas l'acheter parce qu'elle était trop dangereuse. Elle ne supportait que 96°, bien qu'elle fût marquée 105 et davantage. Elle brûlait mal, sentait mauvais, calcinait la mèche et noircissait le verre de lampe.

Les personnes—accoutumées à employer de meilleure huile—n'en voulaient à aucun prix. Il est facile de mener un cheval à l'eau, mais impossible de le faire boire, s'il n'a pas soif.

Le fait est qu'aucune loi ne peut obliger la population de la frontière à faire ce qui est contre ses intérêts et ses goûts, en cette question. Voici son argument :

“ Nous sommes prêts à payer des droits élevés sur l'huile ; mais si le gouvernement prohibe la bonne huile pour l'adoption d'une épreuve impossible, et nous met dans l'alternative d'employer de mauvaise huile canadienne, ou de nous procurer, en contrebande, de l'huile américaine, nous ferons la contrebande.” C'est ce qui a eu lieu.

Je crois, en outre, que la loi de la dernière session qui a plus nui au consommateur que toute autre loi à ma connaissance, n'a donné aucun profit aux marchands qui l'ont inspirée. On a fait la contrebande de l'huile ; c'était chose impossible de l'empêcher. Je crois—et

mes amis libres-échangistes vont m'applaudir ici—que si les raffineurs d'huile d'Ontario, au lieu de rechercher une protection fictive et déraisonnable, sous prétexte de force de preuve essayaient de faire concurrence à l'huile américaine par la qualité de leurs produits, grâce à la protection très forte que leur garantit le tarif, ils réussiraient beaucoup mieux. Actuellement, ils ont une protection de 6 centins par gallon sur leur huile, au moment où l'huile vaut 7½ centins à New-York. C'est une protection de près de 100 pour 100. Si cela ne leur suffit pas, qu'ils demandent davantage à la Chambre. Mais cette protection déguisée, qui nous force à payer un prix plus élevé pour un article inférieur, nous porte double préjudice.

Il vaudrait bien mieux, pour nous, payer 4 centins de plus par gallon, comme protection, que de nous voir obligés à payer, comme aujourd'hui, 4 centins de plus pour des huiles inférieures. Dans l'intérêt d'un grand nombre de consommateurs des provinces d'en bas et des comtés qui bordent notre longue frontière, consommateurs qui préfèrent employer l'huile américaine tant que nos producteurs canadiens ne nous fourniront pas un meilleur article, j'essaie d'améliorer le présent état de choses.

Mais la loi affecte aussi tous les consommateurs d'huiles canadiennes. Les raffineurs canadiens fournissent-ils à leurs pratiques un meilleur article que l'année précédente, depuis qu'ils ont une loi qui les favorise ? Je ne le sais pas. Je crois que l'épreuve actuelle est aussi préjudiciable au consommateur d'huile canadienne qu'à celui qui consomme de l'huile américaine.

Je ne voudrais, en aucune manière, ajouter aux difficultés que traversent les propriétaires de sources d'huile de Petrolia ; je crois qu'ils sont en souffrance, et nous ne devons pas ignorer leurs réclamations.

Ils pompent de l'huile de puits qui leur rendent de deux à quatre barils par jour et ont à faire concurrence aux puits américains qui en rendent 40 barils. Nos raffineurs achètent l'huile \$1.12 le baril ; les raffineurs américains l'achètent 75 ou 80 centins, et l'huile crue américaine donne une plus forte proportion d'huile d'éclairage que l'huile canadienne. Mais je crois que l'huile crue canadienne donnerait autant de bonne huile d'éclairage

que l'huile américaine, sans l'avidité du raffineur qui retire 50 pour cent d'huile d'éclairage de l'huile crue, quand il devrait n'en retirer que 40 pour cent. Les 10 pour cent de plus consistent principalement en paraffine et autres ingrédients qui nuisent à la qualité de l'huile pour l'éclairage.

Si le raffineur canadien extrayait 10 pour cent de moins de son huile crue et vendait son huile raffinée cinq centins de plus par gallon, il trouverait des centaines d'acheteurs parmi les personnes qui, actuellement, ne veulent de son huile à aucun prix. L'huile canadienne dure plus que l'huile américaine et on l'achèterait de préférence, si elle éclairait aussi bien et si elle était dégagée de ses mauvaises odeurs. Elle vaut 20 pour cent de plus, comme duré.

Sachant les difficultés qui entourent nos raffineurs d'huile, je ne voudrais certainement rien dire d'injuste à leur égard. Presque tous les membres de cette assemblée représentent des consommateurs d'huile.

Les seuls qui représentent des producteurs sont l'honorable député de Lambton dans la circonscription électorale duquel se trouve le plus grand nombre de sources d'huile; l'honorable député de Middlesex et deux ou trois autres.

On nous dit que les raffineurs canadiens ne peuvent pas vivre avec le droit protecteur actuel de six centins par gallon. J'en suis très fâché; mais si cette industrie ne peut pas vivre, si nous l'avons taxée à l'excès, voici la question qui se présente si nous voulons la maintenir. Vaut-il mieux soutenir et encourager cette industrie en imposant des droits oppressifs à toute la population du pays, ou ne pas s'en occuper tant que l'écoulement extraordinaire des puits américains n'aura pas cessé?

M. ANGLIN : Mais c'est donner le démenti à la politique nationale.

M. COLBY : Pas le moins du monde. Je suis fâché que mon honorable ami ait fait cette observation, parce qu'elle va nécessiter quelques explications de ma part. Il n'est pas le seul, du reste, qui parle ainsi.

Plusieurs personnes disent : "Monsieur Colby prend une position anormale : il favorise la protection, en général, mais il devient libre-échangiste quand il s'agit de l'huile."

M. COLBY.

Ce n'est pas la première fois que j'ai sondé la Chambre à propos de cette question de l'huile. Je l'ai sondée avant aujourd'hui et, une ou deux fois, j'ai touché la veine. Nous autres protectionnistes, nous croyons que la concurrence règle les prix, la concurrence étrangère ou locale. Nous ne voulons pas de protection pour un article que la concurrence ne peut pas amener à un prix raisonnable. C'est là notre opinion générale qui s'applique à la plupart des industries du pays, à la fabrication des instruments oratoires, par exemple, pour laquelle le fabricant trouve le bois nécessaire dans nos forêts et peut acheter l'acier et le fer sur nos marchés. Mais ce commerce de l'huile est le plus apte à subir l'influence des coteries et du monopole. C'est un fait connu : à une certaine époque, le monopole a contrôlé la production de l'huile dans le comté de Lambton, les raffineries de London et le marché à l'huile dans tout le Canada. De cette manière, la concurrence qui a pour effet ordinaire de réduire les prix, n'a plus son effet quand il s'agit de l'huile, parce que du moment où le commerce tombe sous un monopole, il ne peut plus y avoir de concurrence locale. On ne peut donc régler les prix que par la concurrence étrangère. Je demande donc que la concurrence étrangère ne soit pas rendue impossible.

Maintenant, je prends la liberté de dire à l'honorable ministre du revenu de l'intérieur que les explosions et accidents dont j'ai parlé ne sont pas dus à la force de preuve de l'huile. Je crois qu'ils proviennent de négligence dans l'inspection de l'huile, inspection qui devrait être plus complète. Je lui signalerai une autre chose : La loi actuelle dégage presque le vendeur et le raffineur de toute responsabilité.

Je crois que le raffineur, qui sait parfaitement quels sont les constituants de l'huile, devrait être responsable au public. Il devrait vérifier l'épreuve de l'inspecteur, en sorte qu'en dehors de sa raffinerie il serait responsable de toutes les éventualités. Je crois que la loi devrait être amendée à cet égard.

Il est également de grande importance que la densité de l'huile soit bien déterminée, en sorte que le consommateur n'achète pas de l'huile à lubrifier, quand il a besoin d'huile d'éclairage. La clause

relative à la densité devrait être modifiée de manière à être intelligible pour tous. La densité devrait être exprimée en livres et onces, en sorte que chacun pourrait la vérifier avec ses balances. Aujourd'hui, on l'exprime en degrés du pèse-liqueurs de Baumé que bien des gens ne comprennent pas, outre qu'ils ne possèdent point cet instrument. Je suggérerais aussi la nomination d'un officier spécial qui surveillerait les inspecteurs d'huile et veillerait à ce qu'ils fassent leur service convenablement. Cet officier arriverait, à l'improviste, chez les raffineurs et les vendeurs et confisquerait les huiles, canadiennes ou étrangères, qui ne supporteraient pas l'épreuve prescrite par la loi.

M. FLYNN : J'ai été heureux de voir l'honorable député de Stanstead présenter, au commencement de la session, le bill qui va maintenant subir sa seconde lecture. Il a raison de dire que la loi actuelle ne nous fait pas honneur. Je savais que cette loi avait été présentée pendant la dernière session, mais j'ignorais qu'elle établit une distinction entre les huiles américaines et les huiles canadiennes, en ce qui regarde la force de preuve. Dans les provinces maritimes, on trouve cette loi fort injuste.

L'honorable député de Stanstead a raison de dire aussi que cette loi exclut naturellement les huiles américaines des provinces maritimes et d'autres parties du Canada. Je crois aussi que des quantités énormes d'huile ont été passées en contrebande, parce que les consommateurs demandent l'huile américaine. Cette huile n'a pas aussi mauvaise odeur et n'est pas aussi explosive.

Il est fortement à désirer que nous ayons une épreuve uniforme pour l'huile américaine et pour l'huile canadienne. Je signalerai à l'honorable ministre du revenu de l'intérieur une autre distinction qui ne devrait pas exister entre l'huile américaine et l'huile canadienne. Par exemple, les frais d'inspection d'un tonneau d'huile canadienne de 50 gallons sont de dix centins, tandis qu'on fait payer 30 centins pour l'inspection d'un tonneau d'huile américaine du même contenu.

Je ne vois pas pourquoi l'on maintiendrait plus cette clause que celle qui a trait à la force de preuve, et j'espère que l'honorable ministre du revenu de

l'intérieur trouvera moyen d'égaliser les frais d'inspection.

M. MACMILLAN : Je m'unis à l'honorable député de Stanstead pour demander que l'on adopte une force de preuve qui prévienne les accidents causés ces années passées par des explosions d'huile. On ne peut ouvrir un journal sans y lire le récit de quelque terrible accident de ce genre. Aujourd'hui même, je trouve, dans un journal, le récit d'un désastreux incendie causé par l'explosion d'une lampe à huile de charbon :

“ Une lampe à huile de charbon a fait explosion à la résidence de M. Cole, maître d'école à Weldon, P. Q. Trois enfants ont reçu des blessures graves et madame Cole a été terriblement brûlée en voulant éteindre les flammes.”

Le mois dernier, tous les journaux publiaient la nouvelle que voici :

“ Kleinsburg, Ont.—Vers huit heures, hier soir, madame Archy McTaggart venait de mettre ses enfants au lit, lorsque la lampe qu'elle portait fit explosion. Ses habits prirent feu et elle fut terriblement brûlée. Elle est morte, ce matin, après des souffrances horribles.”

Paréil état de choses ne devrait pas exister dans le pays, et quand j'entends des députés demander une réduction de la force de preuve de l'huile, je tremble pour les conséquences.

Il est bien connu que l'huile canadienne est beaucoup moins explosive que l'huile américaine.

Mon honorable ami a cité plusieurs journaux pour montrer quelle est la force de preuve en usage dans différents Etats de l'Union.

Dans le Michigan et l'Ohio, par exemple, on a beaucoup plus d'expérience que chez nous dans la manipulation des huiles.

Or, la force de preuve, dans ces Etats et plusieurs autres, est beaucoup plus élevée qu'en Canada.

Voici ce que je lis dans le rapport (1878) de l'inspecteur des huiles à Cleveland, Ohio, qui est le grand marché à l'huile des Etats-Unis :

“ Dans l'Etat de l'Ohio, la force de preuve des huiles à éclairage est fixée à 120° Fahrenheit, et les huiles à éclairage qui ne supportent pas une épreuve de vaporisation de 120°, ne peuvent être légalement vendues pour cet objet.”

Mon honorable ami a prétendu qu'il ne devrait pas y avoir de différence entre la force de preuve des huiles américaines et celle des huiles canadiennes.

Je citerai, à ce sujet, l'opinion du professeur Keadzie et autre membres du bureau de santé de l'Etat du Michigan. Ce bureau a fait une enquête très minutieuse sur la question du pétrole, et voici le résultat de ses expériences relativement à la différence entre les huiles fortes et les huiles faibles, en ce qui concerne les accidents.

Je cite le rapport du secrétaire du bureau :

“ Dans tous les cas, lorsqu'une lampe se brise ou que, de toute autre manière, une certaine quantité d'huile d'éclairage est exposée à la flamme, les chances de contrôler le feu sont à peu près en raison inverse de la volatilité de l'huile. En effet, quand une huile volatile à une basse température, est ainsi exposée, toute l'atmosphère ambiante s'imprègne, pour ainsi dire immédiatement, de sa vapeur qui, du moment où il y a contact avec la flamme, devient une nappe continue de feu qui enveloppe les personnes et les objets environnants et que rien ne peut plus contrôler.

“ Alors, il y aura, presque certainement, pertes de vie et de propriété. Quant l'huile est moins volatile, la pression de la vapeur est moindre, à chaleur égale, et si la masse d'huile se trouve exposée quand la lampe éclate, ou autrement, il s'écoule un intervalle plus long avant que l'huile se convertisse en vapeur. Cette question de temps est importante ; on a ainsi du temps pour sauver personnes et propriétés.”

Nous prétendons que l'huile canadienne est moins volatile que l'huile américaine et, par suite, moins dangereuse. L'huile américaine contient 20 pour cent de gazoline, benzine, benzole et naphte ; l'huile canadienne crue, à sa sortie du puits, ne contient que 5 pour cent de benzine, et on n'y trouve pas trace de gazoline ni d'aucune autre substance explosive.

La gazoline est plus volatile que la benzine et, conséquemment, l'huile américaine est plus volatile que l'huile canadienne, et fera explosion avec plus de violence et en causant plus de dégâts, à la même température.

Plus la température de l'huile est élevée, plus l'explosion est violente. L'huile américaine est plus volatile que l'huile canadienne et dégage plus de vapeur à la même température ; elle causera donc plus de dégâts, parcequ'à cette température l'huile canadienne ne dégagerait pas autant de vapeur et ne ferait même pas explosion ou, si elle faisait explosion, ne prendrait pas feu.

Il faut porter l'huile canadienne à une température de dix degrés plus élevée

M. MACMILLAN.

que l'huile américaine, pour qu'elle produise la même quantité de vapeur ; et, par suite, en fixant la force de preuve, pour rendre justice au fabricant canadien, il faut établir une différence de dix degrés entre la preuve de vapeur de l'huile américaine et celle de l'huile canadienne, sans quoi la loi sera tout à l'avantage du raffineur américain et très-préjudiciable au raffineur canadien.

Or, le degré le plus faible auquel nous considérons l'huile canadienne sans danger est 115 ° Fahrenheit, preuve de vapeur ; par suite, la force de preuve de l'huile américaine devrait être de 125 ° au moins. Mon honorable et savant ami de Stanstead (M. Colby) prétend qu'une force de preuve élevée nuit à la combustion de l'huile et que le public qui préfère brûler de l'huile américaine, bien qu'il la paie plus cher, est forcé d'employer un article inférieur, précisément à cause de cette force de preuve trop élevée.

Voici ce que je trouve, à ce sujet, dans le rapport que j'ai déjà cité :

“ Certaines huiles récemment vendues, dans cet Etat, ne sont pas bonnes pour l'éclairage. Quelques personnes semblent croire que ce fait est dû à ce que la loi exige une force de preuve trop élevée. Mais les personnes compétentes savent que tel n'est point le cas.”

Le rapport mentionne ensuite les raisons pour lesquelles certaines huiles ne donnent pas une aussi bonne lumière que d'autres, et recommande plus de propreté dans les lampes, plus de soins dans le choix des becs et des mèches, et termine par l'observation suivante relative à la paraffine :

“ La présence d'un excédant de paraffine contribue beaucoup à diminuer la force de la lumière produite par l'huile en encrassant ou carbonisant la mèche, ce qui fait qu'il n'y reste pas une quantité d'huile suffisante.”

Or, il est bien connu, monsieur l'Orateur, que plus la distillation dure, plus on trouve de paraffine dans l'huile raffinée. Si l'huile ne brûle pas aussi bien, cela est dû à la présence de la paraffine, parce que le raffineur a trop extrait de l'huile crue, que la vapeur lourde qui contient la paraffine, est la dernière à sortir de l'alambic ; parce que, dans le but d'augmenter la force de preuve, le raffineur fait dégager les parties les plus légères et les plus explosives de l'huile, laissant la paraffine, ou huile lourde, en trop grande quantité, ce qui nuit à l'éclairage, parcequ'alors l'huile encrasse la mèche.

On peut fabriquer de bonne huile à brûler de toute force de preuve, en mettant du soin dans la fabrication.

Les législatures de plusieurs Etats dont les populations réunies représentent 15,000,000 d'habitants, ont adopté une preuve de vapeur de 120° pour leurs huiles, ce qui est beaucoup plus sévère qu'une preuve de combustion de 120°. Dans l'Etat de New-York, la force de preuve est de 110°. Or, voici ce que relate, ces jours derniers, le journal du district.

J'appelle l'attention de l'honorable monsieur sur ces détails :

“ Une des tragédies les plus remarquables dont nous ayons entendu parler dans cette section de l'Etat, depuis plusieurs années, a eu lieu de bonne heure, samedi matin, à Norwich, comté de Chenango, N.-Y., Madame Mary F. Griffing, veuve riche, cousine de l'honorable sénateur Conkling, a été trouvée étendue dans le passage de sa maison et horriblement brûlée. Elle était sans connaissance lorsqu'on l'a relevée et est morte environ une heure après. Vendredi soir, madame Griffing, sa mère, et mademoiselle Conkling se retirèrent à 9 heures. La veuve couchait dans une chambre spacieuse du second étage.

“ Elle avait l'habitude de garder la lampe allumée près de son lit.

“ Ce matin, vers 4 30 heures, mademoiselle Conkling a été réveillée par du bruit et peu après, tout le personnel de la maison était sur pied, aux cris lamentables de madame Griffing. La lampe avait fait explosion et l'huile avait saturé l'oreiller de la victime, pendant son sommeil. Elle eut la présence d'esprit de prendre l'autre oreiller pour éteindre les flammes. Mais n'ayant pu réussir, elle sauta hors du lit pour s'élançer dans le passage où on l'a trouvée dans l'état que nous venons de décrire. Elle n'était pas reconnaissable.”

C'est à la suite d'accidents pareils que les Américains ont élevé le degré de force de preuve de leurs huiles ; pourquoi ne les imiterions-nous pas ? Je ne m'imagine pas pourquoi la population des provinces maritimes a un pareil préjugé contre l'huile canadienne. Nous n'en brûlons pas d'autre dans Ontario et elle donne pleine satisfaction, parce qu'elle brûle bien et n'est pas dispendieuse. A London, actuellement, l'huile de première qualité se vend 8 centins le gallon sans le baril et 11 centins avec le baril.

J'ai été à même de vérifier combien de temps l'huile canadienne dure de plus que l'huile américaine. MM. C. S. Shaw et Cie., de cette ville, qui vendent des huiles américaines et canadiennes ont éprouvé les qualités de ces deux huiles pour l'éclairage, dans leur propre magasin, pendant

huit soirées consécutives. Ils ont consommé, tous les soirs, une pinte de chaque espèce d'huile et constaté que le gallon d'huile canadienne avait brûlé un cinquième de plus que le gallon d'huile américaine ou, en d'autres termes, avait brûlé pendant trente-cinq heures de plus—le gallon d'huile américaine ayant fourni l'éclairage pendant 110 heures et le gallon d'huile canadienne pendant 145 heures ; et en présence de ces faits, mon honorable ami de Stanstead veut faciliter l'importation de l'huile américaine, pour faire concurrence à l'huile canadienne.

Il me semble que nous devrions encourager, autant que possible, la fabrication de l'huile canadienne.

Lorsque la politique nationale a été adoptée, j'ai cru que c'était pour protéger nos industries canadiennes, pourvu que nous ne les protégions pas jusqu'à les tuer, comme a dit un honorable député.

Si les électeurs de l'honorable monsieur ne peuvent se procurer que de mauvaise huile, il faut certainement prendre des mesures pour que l'inspection soit mieux faite, pour que les fabricants soient obligés de fournir de meilleure huile et de détruire la mauvaise.

Nous voulons obtenir la meilleure huile possible, et nous obtiendrons la même qualité que l'huile américaine en extrayant moins de l'huile crue.

Je suggérerais au gouvernement la nomination d'un inspecteur général, autorisé à faire l'inspection dans tout le pays et à détruire partout les huiles qui n'auraient pas la force de preuve exigée par la loi. Nous obtiendrions ainsi des huiles de première classe que nous ne serions plus obligés d'aller chercher en pays étranger.

Quant au monopole du commerce de l'huile dont il a été question, il est vrai que ce monopole a existé ; mais il n'existe plus. Il est même impossible qu'il se reproduise, parce que les accapareurs n'avaient qu'un moyen à leur service, celui de se procurer accès aux registres du revenu de l'intérieur.

Le raffineur attestait sous serment l'exactitude de ces registres qui étaient vérifiés par l'officier du revenu de l'intérieur ; les raffineurs avaient ainsi accès aux registres et savaient exactement combien il avait été fabriqué de gallons d'huile.

Mais actuellement, il n'y a plus de droits

d'accise et pareille combinaison ne peut plus exister. Les raffineurs ne pourraient que se tromper les uns les autres, et voilà pourquoi il n'y a plus de monopole depuis que les droits d'accise ont été abolis sur l'huile, parce qu'il ne réussirait pas.

Je tiendrais beaucoup à ce qu'on augmentât la force de preuve exigée pour l'huile canadienne et qu'on diminuât celle qu'on exige pour l'huile américaine, en d'autres termes que l'on augmentât la force de preuve de l'huile canadienne de 105° à 115° et que l'on diminuât de 130° à 125° la force de preuve de l'huile américaine. De cette manière, nous nous procurerions de l'huile sans danger, tant des fabriques des Etats-Unis que des fabriques canadiennes; si l'on établissait pareil règlement, mon honorable ami n'aurait pas à s'en plaindre.

M. Charles A. Ashburner, géologue-adjoint de l'Etat de la Pennsylvanie, s'exprimait ainsi, dans une intéressante conférence qu'il a donnée, il y a quelques semaines, à l'institut Franklin: "D'après les archives du département, plus de 30,000 vies humaines et des propriétés au montant de plus de \$20,000,000 ont péri, depuis dix ans, par l'usage d'huiles à brûler mal raffinées."

Nous pouvons et nous devons, par tous les moyens possibles, prévenir pareils malheurs et, dans ce but, je crois que l'on devrait nommer un inspecteur qui parcourrait le pays en s'assurant que l'on ne fabrique et n'importe, en Canada, que des huiles d'éclairage qui n'offrent aucun danger.

M. CASEY: La Chambre admettra, j'en suis sûr, que l'honorable député de Stanstead (monsieur Colby) mérite de grands éloges pour avoir encore soulevé la question des huiles cette année. Il s'en est déjà occupé plusieurs fois.

Je ne saurais absoudre l'honorable ministre du revenu de tout blâme pour avoir laissé adopter la loi actuelle. On ne suppose pas qu'il connaisse lui-même à fond la question des huiles; mais il a des experts dans son département et n'aurait pas dû permettre de distinction qu'après mûr examen.

M. BABY: La question a été discutée.

M. MACKENZIE: Mais la discussion n'a pas été bien longue.

M. CASEY: L'honorable ministre aurait dû s'assurer, ce me semble, s'il y

M. MACMILLAN.

avait lieu à cette distinction, avant de l'autoriser.

L'honorable député de Middlesex-Est (monsieur Macmillan) a essayé de prouver que l'huile américaine est plus explosive que l'huile canadienne.

Je crois bien qu'un échantillon d'huile américaine pris au hasard fera explosion à une température plus basse que l'huile canadienne ordinaire; mais il est absurde de dire que de deux échantillons qui soutiennent la même force de preuve, l'un fera explosion à un certain degré et l'autre à un degré différent, puisque la preuve indique la température à laquelle chaque explosion a lieu.

Un monsieur qui est resté quelque temps à Ottawa, comme représentant des producteurs d'huile, m'a laissé un mémoire dont je vais lire la partie qui se rapporte à cette discussion:

"Monsieur Colby prétend que la force de preuve devrait être la même pour les huiles canadiennes et les huiles américaines. Cela est injuste pour les fabricants canadiens. L'huile canadienne est moins volatile que l'huile américaine et ne contient pas de gazoline; en outre, on n'y trouve qu'une faible proportion de benzine qui est moins volatile et moins explosive que la gazoline. Si vous prenez une huile américaine et une huile canadienne qui prennent feu toutes les deux à une température de 130° Fahrénheit, par exemple, l'huile américaine dégagera une vapeur qui fera explosion à une température de 10° plus basse que l'huile canadienne. La vapeur de l'huile fait explosion avant que l'huile n'ait pris feu. Pour mettre les deux huiles sur un pied d'égalité, il faudrait donc établir une différence de 10° dans la force de preuve."

L'honorable député de Stanstead prétend qu'il n'est pas juste d'établir une force de preuve uniforme pour ces deux huiles, parce que l'huile américaine, alors même qu'elle n'est pas plus explosive, prend feu et le communique plus facilement après l'explosion.

J'ai prétendu et je prétends encore que les chiffres renversent son argument. Ils prouvent que, de deux échantillons d'huile, américaine et canadienne, qui brûlent à la même température, l'huile américaine dégage des vapeurs à 10° de différence de plus entre les points d'explosion et de combustion de l'huile américaine qu'entre les points d'explosion et de combustion de l'huile canadienne.

Nous pouvons en conclure que l'huile la plus légère, l'huile américaine, ne prendra pas feu à une température tout à fait aussi basse que l'huile la plus lourde,

quand même elles feraient explosion au même point.

On m'informe qu'un employé du gouvernement a fait, dans cette ville même, une série d'expériences qui établissent le même fait. Nous pouvons donc en conclure, selon moi, qu'après avoir positivement constaté que l'huile américaine que nous importons ne fait pas explosion à un point plus bas que l'huile canadienne, il n'y a pas de danger qu'elle prenne feu à un degré moins élevé.

L'explosion d'une lampe qui disperse l'huile en fragments fins pourra la faire brûler à une température plus basse que celle à laquelle cette même huile prendrait feu dans une soucoupe.

Les mêmes résultats pourraient ne pas avoir lieu dans des explosions produites en faisant des expériences ordinaires, mais les relations des deux huiles demeureraient les mêmes, bien que les points auxquels auraient lieu les explosions pussent être différents.

L'honorable député de Middlesex-Ouest (M. Macmillan) a mentionné plusieurs accidents dus à une huile américaine d'une preuve de combustion de moins de 115 °, pour faire voir que l'huile américaine est généralement dangereuse. Or, il n'y a qu'une huile bien commune qui puisse prendre feu à 115 °.

Ce ne serait pas une huile comme celles qu'admet le bill de l'honorable député de Stanstead (Monsieur Colby) qui exige une preuve de vapeur de 115 °, puisqu'il y a 20 ° ou 40 ° de différence entre le point de vaporisation et le point de combustion. Nous savons que l'huile qui fait explosion à 105 ° n'offre que peu de danger ; elle fait rarement explosion.

Nous savons aussi qu'en Canada l'huile fait fréquemment explosion, bien qu'elle soit supposé avoir cette force de preuve.

Il est donc possible que les explosions qui ont eu lieu dans l'Etat du Maine soient dues à quelque erreur dans la preuve, ou à la négligence des officiers publics ou des marchands, comme la chose a eu lieu en Canada.

On me dit que l'on élève le degré de preuve en faisant passer, à travers l'huile, de l'air qui chasse les éléments volatiles. Ce procédé entraîne certaines dépenses et la perte des particules qui sont ainsi dispersés pour élever la force de preuve de l'huile.

Il y a une différence de 8½ centins

entre la plus forte et la plus faible de ces huiles, dont les prix ont été mentionnés par l'honorable député de Middlesex-Est (monsieur Macmillan). Par conséquent, l'épreuve la plus forte rend l'huile plus coûteuse.

Je crois qu'une huile qui supporte une preuve de combustion de 130 ° ou 150 ° ou intermédiaire entre ces deux points, est l'huile que l'on devrait admettre sur la preuve de 115 °.

Il y aurait une différence de 1½ à 2 centins entre les prix de ces deux huiles, celle que l'on admet aujourd'hui et celle que le bill propose d'admettre, différence due à celle qui existe entre les points de vaporisation.

Or, cette différence est importante, si l'on peut prouver que la plus faible de ces huiles n'offre pas de danger.

Mais l'honorable député de Stanstead a démontré que la différence est plus grande parce qu'il faut fabriquer une huile spéciale, ce qui entraîne un excédant de dépense.

Il était inutile d'imposer cette taxe à la population du Canada qui n'ose pas acheter l'huile canadienne ordinaire et achète l'huile américaine dont la loi actuelle augmente le prix. Je crois donc qu'il est inutile d'établir une distinction entre le point de vaporisation des huiles canadiennes et celui des huiles américaines.

Si l'on faisait la preuve de combustion, elle ne donnerait pas, d'après nos renseignements, une différence de 10 °. Ceux qui demandent cette distinction auraient à prouver qu'elle est justifiable, ce qu'ils n'ont pas encore fait.

Le député de Middlesex-Est (monsieur Macmillan) dit que l'huile canadienne brûle plus lentement. Cela ne prouve pas qu'elle offre moins de danger. Mais elle vaut mieux pour le prix. C'est là une grande protection pour le marchand, car chacun aime à économiser sur sa consommation d'huile.

Je crois que l'ancien gouvernement a rendu un grand service au pays en abolissant le droit d'accise sur l'huile et détruisant ainsi le monopole.

Je serai fort heureux d'appuyer le bill de l'honorable député de Stanstead, et j'espère que l'honorable ministre du revenu de l'intérieur tiendra compte de la recommandation des trois députés qui ont pris la parole à ce sujet (MM. Colby,

Macmillan et Flynn) relativement à l'inspection, à la saisie des mauvaises huiles et à d'autres détails.

M. LONGLEY : Aucun item du tarif n'a produit plus de mécontentement dans les provinces maritimes que l'élévation de la force de preuve des huiles américaines. C'est le résultat d'un bill adopté aux derniers moments de la session dernière et auquel personne n'a fait attention, si ce n'est ceux qui étaient intéressés à le voir adopté.

Cette loi passée presque en cachette, a simplement pour effet de donner double protection aux raffineurs d'Ontario. Nous ne nous opposons pas au droit de 6 centins par gallon sur l'huile américaine, bien que ce droit soit passablement élevé pour un article qui coûte de huit à dix centins par gallon au lieu de production.

Mais quand il s'agit de donner une double protection à l'article canadien en faisant une distinction de vingt-cinq degrés entre la force de preuve des huiles américaines et celle des huiles canadiennes, on ne doit pas s'étonner que les provinces maritimes protestent contre pareil impôt.

Le bill que nous examinons propose une force de preuve uniforme pour les huiles d'éclairage américaines et canadiennes, preuve qui serait fixée à 115 ° Fahrenheit. Cette preuve sera généralement acceptée et donnera satisfaction.

Il est regrettable que, jusqu'à présent, les raffineurs canadiens n'aient pas réussi à produire de l'huile d'éclairage de bonne qualité et pure, de l'huile de même qualité que l'huile américaine ; il en est résulté que cette dernière obtient généralement la préférence.

Les raffineurs canadiens espèrent pouvoir élever leur huile au degré de l'huile américaine. J'espère qu'ils y réussiront, parce qu'il est pénible que leurs produits ne puissent supporter la comparaison avec les produits américains. Pour ces raisons et d'autres que l'on pourrait faire valoir ; je serai heureux d'appuyer le bill de l'honorable député de Stanstead.

M. KILLAM : Je dois une explication à l'honorable député de Stanstead pour lui avoir demandé quel résultat il attend de son bill. Je craignais que le gouvernement dont le système avoué est de taxer certaines industries au profit de quelques autres, le gouvernement qui, l'an dernier,

a fait mystérieusement adopter la loi sur les huiles, ne prêt aucune décision sur ce bill qui se trouverait ainsi compris dans le massacre des innocents. Nous sommes tous obligés à l'honorable monsieur, j'en suis sûr, des explications qu'il nous a données à ce sujet. Je ne prétends pas connaître techniquement le commerce d'huile.

Je sais que cette question a créé beaucoup de mécontentement l'année dernière et je présume que le gouvernement laissera passer ce bill vu qu'il n'y a manifesté aucune opposition. Si pendant les trois années prochaines, nous devons être affligés d'un gouvernement protectionniste, il serait bon que la prochaine fois que l'honorable député de Stanstead aura des explications à nous donner, il parle en qualité de ministre, position qu'il est, du reste, parfaitement digne d'occuper.

PLUMB : On aime toujours à entendre parler l'honorable député de Stanstead. Chacun sait que, dans toutes les discussions qu'il entreprend, il apporte beaucoup d'étude et de recherches. Je crains, toutefois, que mon honorable ami qui s'est fait une spécialité de la question des droits sur le pétrole, ne se soit laissé emporter, par son zèle, en dehors du calme judicieux qui le distingue d'ordinaire. Il aurait pu expliquer l'énorme différence qui existe entre l'huile américaine et l'huile canadienne, à l'état naturel, dans les conditions où on les trouve à la source. L'huile canadienne se trouve à 500 pieds au-dessous du sol et ne ressemble aucunement au produit des sources de la Pennsylvanie, tant sous le rapport de la qualité et de la couleur, que sous celui des éléments qui la composent. L'huile canadienne est brune, contient une faible quantité de gazoline, de naphte ou de benzole, mais on n'y trouve que cinq pour cent de benzine. Cette dernière substance est la seule matière explosive qu'elle contienne. L'huile crue de Pennsylvanie est couleur vert-sombre et on la prend à 1,500 ou 2,000 pieds sous terre. On suppose que la pression altère l'huile, si toutefois elle est de la même origine que l'huile canadienne, ce qui n'est pas certain. Elle contient environ 20 pour cent de quatre éléments explosifs, la gazoline, le naphte, la benzine et la benzole. Ces quatre éléments que l'on trouve dans toutes les huiles américaines, en proportions di-

verses, ne se dégagent pas entièrement par la distillation.

Ce sont les éléments dangereux de l'huile et je crois que ce serait courir un grand risque de ne pas donner au public une large protection, au moyen d'une inspection sévère et d'épreuves que l'expérience a démontrées si nécessaires ; on ne saurait prendre trop de précautions à cet égard. Le consommateur ordinaire qui achète au détail, cet article de première nécessité, n'a aucun moyen de vérifier si l'huile a la force de preuve voulue, c'est-à-dire si elle est explosive ou non.

Chacun sait que, chez les pauvres, on emploie des lampes de verre de qualité inférieure, que l'on déplace à chaque instant et qui, souvent, se trouvent à proximité d'un poêle rouge, pendant l'hiver, ce qui augmente d'autant les dangers de l'explosion. La chaleur du verre de lampe augmente constamment, les éléments volatiles se dégagent en quantité toujours croissante, tout l'air ambiant en est chargé et la moindre chose peut donner lieu à une explosion totale. Si la force de preuve est faible, il se dégage constamment une grande quantité de matières volatiles. Ce serait, de notre part, une erreur coupable de traiter cette question à la légère.

C'est toujours courir un grand risque que de réduire la force de preuve. On propose d'élever de 105 ° à 120 ° la force de preuve des huiles canadiennes. Cela obligera le fabricant à fournir un meilleur article et fera disparaître les objections que l'on fait aujourd'hui contre l'emploi de l'huile canadienne.

En maintenant la force de preuve actuelle pour les huiles américaines et élevant celle des nôtres, l'huile américaine ne sera certainement pas exclue de nos marchés, mais le fabricant canadien sera obligé de fournir un article pur et inodore. Son huile crue est, sous bien des rapports, supérieure à l'huile américaine, par exemple, elle dure davantage et éclaire mieux.

On devrait accorder aux fabricants d'huile canadiens la protection qu'ils demandent. Cela les obligerait tous à fournir un meilleur article, moyennant une faible augmentation du prix de fabrication, qui ne justifierait pas une augmentation pour le consommateur. S'il y a augmentation, ce sera le fait des marchands en détail et il ne faut pas oublier que l'huile canadienne crue se vend au-

jourd'hui \$1.25 le baril, pris sur la place et que la meilleure huile raffinée se vend de 11½ à 12 centins le gallon. On a soulevé de graves préjugés contre l'huile canadienne.

On a fait croire aux consommateurs qu'il était difficile de préparer, en Canada, de l'huile aussi bonne que celle de Pennsylvanie. Or, nous savons que l'on peut rendre l'huile canadienne parfaitement inodore, incolore et non-explosive, tout en lui conservant, pour l'éclairage, des qualités supérieures à celles de l'huile de Pennsylvanie.

Je crois que mon honorable ami de Stanstead a reconnu qu'elle éclaire beaucoup mieux que l'huile de Pennsylvanie. S'il en est ainsi, nous devons tous désirer que l'huile canadienne prenne la place qu'elle mérite sur le marché canadien.

Par un procédé bien connu et peu coûteux, on peut en chasser les éléments volatiles et dangereux. Ce procédé n'ajoute qu'une bagatelle aux dépenses nécessaires pour élever la force de preuve, et ne nuit aucunement aux qualités de l'huile pour l'éclairage.

Je crois que l'honorable député de Stanstead a fait erreur en disant que la force de preuve que l'on exige actuellement, augmente de neuf à dix centins, par gallon, le prix de l'huile américaine. Des réductions du genre de celles que demande l'honorable monsieur, peuvent avoir des conséquences graves, et nous devons agir avec précaution à cet égard.

Je crains beaucoup que la loi qu'il propose n'ait pas de résultats satisfaisants. Je ne verrais pas de mal à essayer en faveur des fabricants d'huile d'Ontario, ce que nous avons fait pour la province de l'honorable préopinant, (monsieur Longley) quand nous avons établi des droits sur l'huile américaine, pour l'avantage de la Nouvelle-Ecosse. Cette taxe pèserait principalement sur la province d'Ontario, si toutefois elle devenait un fardeau sensible, car je crois que ce serait un acte de réciprocité bien modérée envers les Etats-Unis.

Nous regardions le droit sur la farine et le blé comme une concession réciproque de ce genre, mais nos honorables amis de la gauche ne veulent plus qu'on impose aucune taxe à leurs commettants, ni à la population des provinces maritimes, en ce qui regarde le blé et la farine et ils ont persuadé aux cultivateurs qu'ils n'y

gagneraient rien, parce que c'est le marché anglais qui règle les prix.

L'honorable député d'Eggin-Ouest (M. Casey) a traité la question à sa manière accoutumée. Il a fait un tableau effroyable des dangers qu'entraîne l'usage de l'huile américaine, même avec la preuve de 180° que la loi exige dans les États de l'Ouest. Un accident terrible arrivé dans le Wisconsin et occasionné par l'explosion d'une lampe, a servi de base à son argumentation. Or, cet accident n'a pas eu lieu dans l'Etat mentionné, mais dans un des États de la Nouvelle-Angleterre où la force de preuve est très-peu élevée. J'espère que la Chambre prendra en considération la demande des raffineurs canadiens, de préférence à la proposition de mon honorable ami de Stanstead (M. Colby). Je crois que l'huile canadienne est moins dangereuse à 120°, que l'huile américaine à 130°. L'huile canadienne est considérée non-dangereuse à 105°; les raffineurs sont prêts à élever la force de preuve et je désire qu'on l'élève parce que cela obligera tous nos raffineurs à produire de l'huile qui sera plus acceptable pour le public.

La région d'Enniskillen et de Dawn, dans le comté de Lambton, contient des sources d'huile aussi riches qu'inépuisables. Par des mesures sages, le gouvernement peut en favoriser le développement sans augmenter le prix d'un article indispensable qui constitue l'une des ressources les plus importantes du pays. J'espère que l'honorable ministre du revenu de l'intérieur acceptera ma proposition qui est à l'avantage du producteur et du consommateur dont les intérêts semblent identiques.

Je veux donc de nouveau exprimer l'espoir, monsieur l'Orateur, que la Chambre n'acceptera pas la proposition de mon honorable ami de Stanstead, mais conviendra, avec moi, que cette question doit être laissée à la discrétion du gouvernement qui a tous les moyens de se guider sûrement dans sa décision. Il ne s'agit ici de rien moins que de protéger la vie de nos concitoyens et, en usant des moyens à sa disposition, le gouvernement saura prendre des mesures efficaces et satisfaisantes.

M. MACDONALD (King, I. P.-E.) : Dans la province d'où je viens, les marchands n'ont pas encore réussi à produire d'huile comparable à celle qui nous vient des États-Unis. C'est pourquoi j'appuierai volontiers le bill de l'honorable député

M. PLUMB.

de Stanstead. Nous voulons bien que les producteurs d'huile canadienne aient une protection suffisante, mais ils devraient pouvoir mettre sur le marché de l'huile comparable à celle des États-Unis. Alors, ils trouveront des acheteurs. En attendant, la population des provinces maritimes est unanime sur ce point que la force de preuve doit être la même pour l'huile américaine et l'huile canadienne. Il est évident que la loi de l'an dernier n'a pas eu de bons résultats. Je crois que la preuve uniforme devrait être de 115°.

M. BABY : Je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée et le débat ajourné.

DEMANDES DE RAPPORTS.

Les motions suivantes, demandant des rapports, sont adoptées :

Ordre de la Chambre—Rapport du nombre de cas de séductions jugés par les tribunaux des différentes provinces formant la Confédération, indiquant le nombre de cas pour chacune des années suivantes : 1874, 1875, 1876, 1877, 1878 et 1879.—(M. Farrer.)

Ordre de la Chambre—Copie de tous documents, pétitions et correspondances échangés entre le département de l'intérieur et madame Maria Wood, épouse de Melville Burke Wood, de Winnipeg, employé du bureau des terres, en cette dernière ville, on ses avocats, et le dit Melville Burke Wood, au sujet des réclamations de la dite Maria Wood pour son entretien et celui de son enfant.—(M. Macmillan.)

La Chambre s'ajourne

à deux heures

vingt minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jouidi, 22 avril 1880.

M. l'Orateur prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

BILL A L'EFFET DE MAINTENIR EN VIGUEUR LES DROITS SUR LES BILLETTS A ORDRE.

(M. Baby.)

PREMIÈRE LECTURE.

La résolution est examinée et rapportée.

M. BABY présente un bill (No. 108) à l'effet de maintenir en vigueur l'acte fondé de 1879 relatif aux droits imposés

sur les billets à ordre et les lettres de change dans toute la Confédération.

Le bill subit la première lecture.

BILL AUTORISANT L'ACHÈVEMENT DU BASSIN À FLOT DE QUÉBEC.

(Sir Samuel L. Tilley.)

PREMIÈRE LECTURE.

La Chambre se forme en comité général pour examiner certaines résolutions relatives aux commissaires du havre de Québec.

(En comité.)

SIR SAMUEL L. TILLEY : Il s'agit ici d'une proposition à l'effet d'avancer à la commission du havre de Québec \$250,000, outre les sommes autorisées par l'Acte 34 Vic., chap. 62. Il paraît qu'en 1875, les commissaires conclurent des contrats pour l'amélioration du havre et la construction d'un bassin à flot. On a constaté qu'il fallait \$250,000 de plus que le montant autorisé par cet acte et il était entendu que le gouvernement demanderait l'autorisation de la Chambre lorsque cette somme serait requise. On la demande actuellement pour achever l'exécution des contrats passés et approuvés, à l'époque, par le ministre des travaux publics.

M. MACKENZIE : L'honorable monsieur a-t-il reçu quelque communication adressée par les commissaires au gouvernement à ce sujet ?

SIR SAMUEL L. TILLEY : Oui.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Quelle est actuellement la position financière de la commission ? Il me semble que Québec a déjà reçu une avance de trois quarts de millions.

M. LANGEVIN : Plus que cela. La loi accordait un crédit de \$1,200,000 dont \$750,000 étaient destinées à racheter un montant égal d'anciennes débetures. Puis la Chambre vota un crédit de \$500,000 pour la construction d'un bassin à flot sous le contrôle des commissaires. La commission paie 5 pour cent d'intérêt.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : De sorte que la dette se monte à près de \$2,000,000. Quel est le revenu ?

M. LANGEVIN : Les revenus ont augmenté, mais la commission espère que quand les travaux donnés à contrat seront achevés et que le bassin à flot sera complété, le revenu de ces docks sera plus considérable. Aujourd'hui, l'on ne peut charger et décharger facilement à l'épo-

que des grandes marées. Mais quand le bassin à flot sera construit, on pourra toujours charger et décharger avec facilité.

M. MACKENZIE : Quels sont actuellement les revenus ?

M. LANGEVIN : Je ne me le rappelle pas. Toutefois, je puis lire, pour l'information de l'honorable chef de la gauche, une lettre écrite, le 16 avril 1877, par le secrétaire du département et adressée à l'honorable monsieur Chauveau, père :

“ **MONSIEUR,**—L'honorable ministre des travaux publics me charge d'accuser réception de votre lettre du 14 courant par laquelle vous attirez l'attention du gouvernement sur les soumissions reçues pour les travaux du havre de Québec. Dans cette lettre, vous dites que la plus basse soumission que vous proposez d'accepter, est de plus de \$600,000, tandis que la somme à votre disposition n'est que de \$470,000. Vous en concluez que la commission aura besoin d'un montant additionnel de \$250,000 pour faire achever l'exécution du contrat et vous exprimez l'opinion que les revenus de la commission suffiront pour payer les intérêts de cette somme, en même temps que ceux des emprunts antérieurs.

“ Je suis chargé de vous informer que les ressources à la disposition des commissaires sont plus que suffisantes pour faire face aux travaux de cette année et qu'il ne semble pas actuellement nécessaire de demander un nouveau crédit au parlement.

“ Mais, après avoir examiné l'état de compte qui accompagne votre lettre et d'après lequel les revenus sont suffisants pour payer l'intérêt de la somme additionnelle requise, je suis chargé de vous dire qu'à la prochaine session, le gouvernement demandera au parlement un nouveau crédit.

“ Vous pourrez ainsi continuer les travaux d'après les plans, devis et soumissions communiqués au département.”

“ Je suis, etc.,

“ (Signé,) F. BRAUN,
“ Secrétaire.”

En réponse à M. MACKENZIE,

M. LANGEVIN dit qu'il y a eu discussion entre les deux commissions relativement aux droits sur les navires allant à Montréal et revenant, mais qui ne chargent ni ne déchargent à Québec. On a considéré qu'il était injuste de faire payer à ces navires des droits au port de Québec et maintenant on ne fait payer les droits qu'aux navires qui chargent et déchargent. S'ils ne chargent ou déchargent qu'une partie de leur cargaison, ils paient des droits en proportion seulement. Il n'y a pas la moindre difficulté entre les deux commissions.

Ordonné que les résolutions soient rapportées.

La Chambre reprend ses délibérations.

(En séance.)

Les résolutions sont rapportées.

SIR SAMUEL L. TILLEY présente un bill (no. 109) autorisant le prélèvement d'une somme additionnelle pour permettre aux commissaires du havre de Québec d'achever leur bassin à flot.

Le bill subit la première lecture.

BILL ACCORDANT UNE PENSION A MADAME JOHN YOUNG.

(Sir John A. Macdonald.)

PREMIÈRE LECTURE.

La Chambre se forme en comité pour examiner une résolution proposant d'accorder une pension viagère à la veuve de l'honorable John Young en considération de ses services, comme président et membre de la commission du havre de Montréal pendant plus de neuf ans.

(En comité.)

SIR JOHN A. MACDONALD : La résolution est complétée, en sorte que je n'ai pas besoin de m'étendre sur ce sujet. Chacun connaît les services que feu M. Young a rendus en améliorant la navigation du Saint-Laurent et en travaillant au développement du pays en général.

Pour le soutien de sa famille, les commissaires du havre de Montréal ont décidé qu'elle recevrait, pendant trente ans, l'intérêt d'un bon de \$10,000, à six pour cent. Ils excédaient ainsi leurs pouvoirs, mais le gouvernement a approuvé leur décision, jusqu'à un certain point, en se décidant à demander à la Chambre d'approuver cette résolution.

M. DESJARDINS : Y a-t-il un traitement attaché à la position de président de la commission du havre ?

SIR JOHN A. MACDONALD : Pendant quelque temps avant sa mort, il recevait un traitement comme président. Mais pendant les neuf années mentionnées dans la résolution, il se croyait riche et offrait ses services gratis.

M. MACKENZIE : En vertu de l'acte de 1874, la commission du havre de Montréal, comme celle de Québec par l'acte de 1875, avait le droit de payer une certaine somme au président, sans dépasser \$2,000.

Ordonné que la résolution soit rapportée.

La Chambre reprend sa séance.

SIR JOHN A. MACDONALD.

(En séance.)

La résolution est rapportée.

SIR JOHN A. MACDONALD présente un bill (No. 110) autorisant les commissaires du havre de Montréal à payer une pension viagère à la veuve de feu l'honorable John Young.

Le bill subit la première lecture.

BILL AMENDANT L'ACTE DE MILICE.

[BILL No. 70.]

(M. Masson.)

TROISIÈME LECTURE.

Lecture est donnée de l'ordre de seconde lecture.

M. MASSON : Je demanderai à l'honorable député de Frontenac (monsieur Kirkpatrick) de ne pas insister sur l'adoption de l'amendement dont il a parlé quand la Chambre siégeait en comité. Le gouvernement comprend très bien l'importance d'adopter des mesures pour assurer le prompt renvoi des volontaires qui, par leur conduite, se sont rendus indignes de l'uniforme. Mais il faut mûrement réfléchir avant de donner ce pouvoir à l'officier commandant. C'est chose grave de donner pareil pouvoir à un seul homme.

Il est vrai que nos officiers sont éminemment recommandables ; mais il pourrait arriver des cas où ils agiraient trop sévèrement. Le gouvernement examinera sérieusement la question, et il est probable que, pendant la prochaine session, il présentera un amendement dans ce sens. J'espère donc que l'honorable monsieur n'insistera pas.

M. ROSS (Middlesex-Ouest) : Je ne suis pas opposé à l'ensemble de ce bill, mais je crois que le gouvernement fait erreur en présentant la clause 4ème qui autorise les cantines dans les camps régimentaires.

Les réglemens de l'armée autorisent les cantines pour l'usage exclusif des troupes ; on y vend du vin, de la bière et autres articles pendant la durée du camp. Ce serait, je crois, une erreur de mettre nos jeunes volontaires à même de se procurer des boissons enivrantes, comme le bill les y autorise.

Il est assez difficile de maintenir la discipline quand les buvettes sont aussi éloignées du camp qu'il est. Il est d'usage d'établir le camp à une certaine distance du centre des villes, afin d'éloi-

gner, autant que possible, les tentations et pour d'autres raisons. Je proteste contre tout arrangement d'après lequel les volontaires pourraient se procurer aisément des liqueurs.

Je sais que la vente des liqueurs, dans le camp même, a pour but d'empêcher les volontaires d'aller au loin pour s'en procurer ; mais je crois que la vente dans les camps, même en quantité modérée, conduit à l'excès, nuit à la discipline et donne de mauvaises habitudes aux soldats. Si nous voulons conserver à l'effectif l'influence morale désirable, il ne faut pas diminuer sa popularité parmi la population qui paie pour le maintenir. Je sais que dans plusieurs parties du pays, notamment dans la province d'Ontario, on croit que les jeunes gens qui s'engagent dans la milice, s'exposent beaucoup, mais si on les expose à de nouvelles tentations, cette opinion se confirmera de plus en plus.

Je rappellerai, en outre, à mon honorable ami le président du conseil, que dans la province d'Ontario, comme dans toutes les autres, la vente des liqueurs fortes est sous le contrôle du gouvernement provincial. Je crois donc que le parlement fédéral n'a aucunement le droit d'autoriser cette vente, cette autorisation étant le privilège exclusif des législatures locales. Je crois que toute personne qui logerait une plainte contre les officiers volontaires pour le fait d'autoriser la vente des liqueurs dans les camps, gagnerait son procès et que ces officiers auraient à payer l'amende tout comme les personnes qui vendent sans licence.

M. MACKENZIE : Nous pourrions mettre l'honorable ministre de la milice à l'amende.

M. ROSS : S'il ouvrait une cantine dans le camp de la province d'Ontario, je crois qu'il aurait peine à échapper à la loi. Je lui signale ce fait parce qu'il sait, sans doute, que dans la province d'Ontario, on ne peut pas vendre de liqueurs sans licence et je crois que l'autorisation accordée par ce bill ne serait pas considérée comme licence accordée avec l'autorisation de la législature locale. J'espère que l'honorable monsieur voudra bien retirer cette clause, tant dans son intérêt que dans celui de l'effectif.

Je propose donc que ce bill ne subisse pas maintenant la troisième lecture, mais qu'il soit déferé au comité général avec

instruction de l'amender en biffant la quatrième clause.

M. MASSON : Je n'ai pas besoin de dire que je sympathise entièrement avec les efforts de l'honorable monsieur et de bien d'autres pour favoriser la cause de la tempérance dans le pays. C'est précisément pour aider à cette cause que le gouvernement a présenté ce bill. Si l'on veut bien me le permettre, je dirai que ce bill a réuni toutes les sympathies des amis de la tempérance dans l'autre branche de la législature, parce qu'ils comprennent qu'il aura pour effet de restreindre la vente des liqueurs spiritueuses aux volontaires.

Si l'honorable monsieur veut bien examiner la clause qu'il combat, il verra que dans toutes les localités où l'acte de tempérance est en vigueur, aucun officier ne pourra établir une cantine dans le camp ; mais que, dans les localités où cette loi n'est pas en vigueur, le gouvernement a cru bien agir dans l'intérêt moral des soldats, en autorisant des cantines établies sous le contrôle des officiers, afin d'empêcher les volontaires de fréquenter les tavernes et autres maisons de ce genre.

M. MACKENZIE : Mais peut-être l'un n'empêchera pas l'autre ?

M. MASSON : Les volontaires n'auront aucune raison de fréquenter les tavernes si, dans le camp même, ils trouvent ce qu'il leur faut raisonnablement, car enfin, on doit accorder une certaine liberté à cet égard.

Je dois ajouter que c'est l'intention du département d'établir des règlements très sévères à cet égard et d'exiger qu'on ne vende dans les camps, rien de plus fort que la bière.

La Chambre jugera si cela ne sera pas plus de nature à maintenir l'ordre parmi les volontaires que si on les laissait courir les tavernes pour y boire de l'eau-de-vie, du whiskey et du genièvre.

Je crois que l'honorable monsieur ne devrait pas insister sur l'adoption de son amendement.

M. PLUMB : L'honorable député de Middlesex-Ouest (monsieur Ross) ne perd jamais une occasion de renchérir sur les questions de ce genre, et si l'on veut me permettre l'expression, il n'a jamais été plus enthousiaste qu'aujourd'hui.

S'il avait lu le bill, il aurait pu voir ce que lui a signalé le président du conseil, c'est que les dispositions de ce bill n'affec-

tent en rien la loi concernant la vente des liqueurs.

Mais, dans son désir ardent d'obtenir le vote des sociétés de tempérance, il n'a pas craint de faire des assertions erronées. Il est clair qu'il n'a pas lu le bill en entier.

M. ROSS : Je l'ai lu, il y a longtemps.

M. PLUMB : On vient de dire à l'honorable monsieur que le gouvernement a mis des restrictions sur l'établissement des cantines ; on dirait vraiment qu'il favorisait l'établissement de buvettes en dehors du camp, puisqu'il veut supprimer la clause et laisser les volontaires aller boire où ils voudront, loin du contrôle de leurs officiers.

Il sait très bien que nos jeunes volontaires, tout en étant des jeunes gens recommandables, ont besoin des restrictions salutaires que l'on propose.

Je suis surpris que l'honorable député de Middlesex insiste sur l'adoption de cet amendement dans le seul but, évidemment, de faire un sermon sur la tempérance en cette Chambre.

M. ROSS : Vous en avez besoin.

M. PLUMB : L'honorable monsieur fera bien mieux de laisser cette question au gouvernement. Il verra qu'il a jeté sa poudre aux moineaux et j'espère que la Chambre ne permettra pas cette intervention qui n'aurait qu'un mauvais effet pour la cause même de la tempérance, cause avec laquelle je sympathise tout autant que lui et que je ne voudrais pas, comme lui, compromettre par une démarche à vues étroites qui ne répond aucunement aux aspirations du pays.

M. SCRIVER : Chose étrange ! pas un député ne peut exprimer son opinion sur une question quelconque sans que l'honorable préopinant lui impute quelque motif personnel et indigne.

Ne fût-ce que par charité, il aurait pu supposer que l'honorable député de Middlesex-Ouest qui a pris une part si active aux progrès de la tempérance, était alarmé en présence de la décision que le département de la milice a prise à cet égard.

Au risque de m'exposer moi-même à ses imputations, je déclare que je partage entièrement les vues de l'honorable député de Middlesex-Ouest à cet égard. Je regrette beaucoup que le département de la milice ait adopté cette manière de voir.

M. PLUMB.

Je crois que cette idée n'est pas due aux officiers commandants, mais qu'elle a pris naissance à Ottawa même dans le cerveau de quelqu'un qui ne connaît aucunement les tendances de nos jeunes volontaires.

Je sais que les officiers de mon comté n'approuvent pas autant cette mesure et préféreraient de beaucoup qu'on laisse les choses telles qu'elles sont.

L'honorable député de Middlesex-Ouest a eu raison de dire que les camps sont généralement établis à proximité des endroits où ces tentations existent et il serait, selon moi, très malheureux qu'on augmentât encore ces tentations en permettant aux soldats de se procurer, dans le camp, ne fût-ce que de la bière qui, sans être comparativement aussi enivrante que les spiritueux, est une boisson qui peut produire l'ivresse.

Nul doute que les parents des jeunes volontaires trouveront objection à cette loi.

Il me semble que l'honorable président du conseil n'a pas répondu à l'objection soulevée par l'honorable député de Middlesex-Ouest, relativement à la loi qui règle l'établissement des cantines. Il est vrai, comme il l'a dit, que l'on ne pourra établir de cantines dans les localités où l'acte de tempérance est en vigueur.

Mais dans celles où cet acte n'a pas force de loi, il faut une licence, même pour vendre de la bière et je ne vois pas comment la Chambre pourrait autoriser les officiers qui établissent des camps, à laisser vendre des liqueurs sans enfreindre la loi locale. Comment résoudre cette difficulté ? En tout cas, je proteste fortement contre la clause en question. Je crois qu'elle n'est pas de nature à développer, parmi notre effectif militaire, ces habitudes de sobriété qui sont la force d'une armée.

M. MASSON : J'aimerais mieux avoir à donner mon opinion sur un point de discipline militaire que sur une question de droit constitutionnel ; mais il me semble que si nous avions le droit d'adopter l'acte de tempérance, nous pouvions aussi adopter une loi comme celle dont il s'agit.

M. MACDOUGALL : J'espère que l'ancien ministre de la milice accueillera les recommandations qui viennent de lui être faites et biffera cette clause dans son bill. Je doute beaucoup que l'acte de tempérance de Scott produise tous les

bons résultats qu'on semble en attendre. Je ne crois pas aux mesures coercitives pour lesquelles on prétend régler le boire et le manger de la population.

Il n'en est pas moins vrai qu'une grande partie de notre population désire que l'on oppose certaines restrictions à l'abus trop commun des boissons enivrantes. L'acte de tempérance de Scott est maintenant en vigueur dans plusieurs localités et pourra bientôt être accepté par bien d'autres. Le plus haut tribunal du pays a déclaré que nous avons juridiction dans une question pareille qui a rapport au commerce; la loi proposée est donc parfaitement constitutionnelle et le parlement a pleine juridiction. Mais à quoi bon décréter pareille loi? Le colonel, maintenant le général Wolsley, dans son rapport sur l'expédition de la Rivière-Rouge, signale clairement les avantages que les troupes régulières et volontaires retirent du fait d'être privées de boissons alcooliques.

Il déclare qu'elles font mieux le service, que leur état sanitaire est meilleur, que l'abstinence totale rehausse le moral des soldats et qu'elle devrait être adoptée par toutes les troupes de Sa Majesté. Les atrocités commises par les troupes dans l'Afrique méridionale, semblent dues à ce qu'elles avaient abusé des liqueurs fortes. Pourquoi ne pas obliger les troupes volontaires réunies dans les camps à s'abstenir de liqueurs fortes? Il est vrai que l'on ne peut empêcher les hommes de boire de la bière ou du whisky en dehors du camp, lorsqu'ils ne sont pas de service; mais pourquoi alimenter cette disposition en les laissant en faire usage dans le camp même? C'est les encourager à aller boire encore ailleurs. Je ne vois pas quel bien peut produire cette clause qui me semble inutile tant que nous aurons un acte de tempérance. Au Sénat, les ministres, d'accord, sans doute, avec leurs autres collègues, amendent cette dernière loi dont ils reconnaissent l'utilité; le plus haut tribunal du pays a reconnu qu'elle est constitutionnelle; on ne peut donc que regretter l'insertion, dans le bill de milice, d'une clause qui abroge, *pro tanto* la loi générale. Maintenons notre affectif volontaire; on ne sait si nous n'en aurons pas besoin d'un moment à l'autre; mais guidons-nous sur l'avis des hommes d'expérience en pareilles matières. Or, tous

les officiers de l'armée sont d'avis que l'usage des liqueurs fortes, dans les climats froids, est préjudiciable et pernicieux. J'espère donc que l'honorable ministre de la milice retirera cette clause.

M. LONGLEY: J'espère, moi aussi, que le président du conseil retirera cette clause. Elle froisse les sentiments d'une partie de notre population, peut-être la meilleure. Devons-nous supposer que les défenseurs du pays ne peuvent se passer de boissons fortes? L'histoire prouve que le soldat qui n'en fait pas usage vaut bien mieux que celui qui s'y adonne et que rien ne démoralise les troupes réunies pour s'exercer comme l'usage de ces boissons. On prétend qu'il vaut mieux que la vente de ces liqueurs ait lieu sous le contrôle qu'en dehors du contrôle des officiers. L'expérience m'a prouvé tout le contraire.

Le mal est entièrement dû à ce qu'on autorise cet infâme trafic. Si la vente des boissons fortes a lieu, il vaut bien mieux qu'elle se pratique sans l'autorisation de la loi. Je crois que tous les excès que l'on peut reprocher aux volontaires du Canada, viennent de la vente de ces liqueurs dans les camps. On ne dira pas que du fait que les liqueurs seront vendues avec l'autorisation des officiers, l'effet produit sera meilleur. Au nom de la raison, que la loi prohibe cette vente, loin de l'autoriser. Exerçons nos volontaires sans leur permettre l'usage de l'alcool. Ces liqueurs oblitérent le sentiment du devoir à un moment donné. J'espère que, par égard pour l'opinion publique, on n'adoptera pas cette clause. Je pourrais donner encore une autre raison. D'après la récente décision de la cour suprême, bien des personnes croient que la loi des licences est abrogée et que l'acte de Scott, et cet acte seul, reste en vigueur à mesure que les diverses provinces l'adopteront. D'après la loi des licences de la Nouvelle-Ecosse, il me semble que les autorités militaires ne peuvent laisser vendre de liqueurs fortes sans violer la loi locale, outre qu'elles froisseront le sentiment public. J'espère que la Chambre exprimera son opinion de telle sorte que le ministre de la milice abandonnera cette clause nuisible.

M. MASSON: Puisque la Chambre semble désirer unanimement que l'on n'insiste pas sur cette question, au moins pour le moment, je pense que la clause peut

être retirée sans danger. J'ai adopté le bill du Sénat, tel qu'il m'a été présenté, et j'en assume la responsabilité.

Mon opinion n'a pas changé et ce que je connais relativement aux exigences du service et aux tentations auxquelles les jeunes gens sont généralement exposés me porte à croire que la clause doit être maintenue, mais par déférence pour l'opinion manifestée par la Chambre, je consens à ce qu'elle soit retirée.

La motion en amendement est adoptée

La Chambre se reforme en comité pour considérer le bill.

(En comité.)

Ordonné que le bill soit rapporté tel qu'amendé.

La Chambre reprend ses délibérations.

(En Chambre.)

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et passé.

PRÉSENTATION DE BILL.

Le bill suivant (du Sénat) est présenté et lu la première fois :

Bill (No. 111) pourvoyant à la liquidation de la banque Ville-Marie.—(Monsieur Desjardins.)

BILL MODIFIANT LES ACTES DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

[Bill No. 7.]

(M. Baby)

TROISIÈME LECTURE.

Le bill est de nouveau considéré en comité, amendé, rapporté, lu la troisième fois et passé.

A six heures l'Orateur quitte le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR.

BILL MODIFIANT L'ACTE CONCERNANT LA CRUAUTÉ ENVERS LES ANIMAUX.

[Bill No. 83.]

(M. McDonald, Picou.)

SECONDE LECTURE.

L'ordre du jour concernant la seconde lecture est lu.

M. CAMERON (Huron-Sud) : Je suppose que l'honorable monsieur propose que la première partie de la clause s'applique au principal coupable, et la seconde à ceux qui ont participé à l'offense. Il me semble que la clause place un pouvoir extraordinaire entre les mains des juges de paix.

M. MASSON.

Nous savons de quelle classe d'hommes est malheureusement trop exclusivement composée la magistrature de la province ; on peut y rencontrer il est vrai quelques hommes capables, quelques hommes qui rendent à peu près la justice selon les lois en force, mais la grande majorité n'appartient pas à cette catégorie. L'honorable monsieur autorise un juge de paix à imposer une amende de \$100, un emprisonnement d'un mois, ou même les deux pénalités à la fois.

Je suis d'opinion qu'il place un pouvoir trop grand entre les mains de la classe d'hommes parmi laquelle l'on choisit les juges de paix. Si ce pouvoir était donné à la cour des sessions de quartier à la cour du recorder ou à la cour supérieure, j'approuverais sa proposition.

M. McDONALD (Picou) : Les personnes chargées de faire observer la loi, dans les villes et cités, ont trouvé que les pénalités étaient beaucoup trop faibles. On ne doit pas perdre de vue que ces causes seront rappelées pour la plupart devant les magistrats stipendiaires, ou des hommes appartenant à une classe plus élevée, dans la hiérarchie judiciaire, que celle des juges de paix, et je ne pense pas qu'il y ait abus d'autorité.

M. CAMERON (Huron-Sud) : Je ne crois pas qu'il y ait d'autres exemples de cas dans lesquels on confère des pouvoirs aussi extraordinaires aux juges de paix, si ce n'est pour les causes concernant les infractions aux lois du revenu et c'est là un cas exceptionnel qui a entraîné de grandes injustices, car ce n'est qu'au prix de dépenses considérables qu'on peut faire reviser les jugements par les cours. Les offenses prévues par le bill se commettent aussi bien dans les localités rurales que dans les villes.

M. BLAKE : Bien entendu, la question de savoir jusqu'à quel point il est à propos d'exposer un citoyen au jugement discrétionnaire d'un juge de paix, est celle qui se recommande à la considération de l'honorable ministre de la justice.

Je ne prétends pas avoir une connaissance parfaite de ce qui se rapporte à l'étendue extrême des pouvoirs que nous avons accordés dans ces dernières années aux juges de paix, mais je suis certain d'une chose, c'est que ces juges ont appliqué bien plus rarement qu'on veut le re-

présenter le maximum de la peine qu'ils auraient le droit d'imposer.

Il est vrai que dans les causes du revenu ils peuvent infliger une pénalité très élevée, mais il y a de bonnes raisons pour qu'ils n'abusent pas de leurs pouvoirs quand le gouvernement conduit la poursuite, et ce que je suggérerais à l'honorable ministre, serait de considérer les conséquences d'une délégation de pouvoirs aussi étendus aux juges de paix, si elle constitue une innovation dans notre système général.

Je ne veux pas prétendre que les sentences ne soient pas parfaitement justes. J'approuve les motifs qui poussent l'honorable monsieur à proposer qu'on punisse plus sévèrement que par un emprisonnement de trente jours ceux qui se rendent coupables, au nom du sport, d'actes d'atroce et froide cruauté semblables à ceux dont nous entendons souvent parler.

La question peut se poser ainsi : si nous laissons maintenant à la discrétion d'un juge de paix d'opter entre une amende de \$100 et un emprisonnement de douze mois, pour une certaine classe de délits, pourquoi ne refondrions nous pas tout notre système et n'accorderions nous pas aux juges de paix une augmentation générale de pouvoirs pour la punition de grand nombre d'offenses qui méritent quelquefois une sentence plus sévère.

Nous avons, dans Ontario, un système assez rapide de procédure, grâce à l'acte concernant la juridiction sommaire, et il me semble que puisque l'honorable monsieur propose d'augmenter d'une façon si considérable le maximum de peine, il ne serait pas hors de propos qu'il considère si nous ne devrions pas changer la juridiction et la placer sous le contrôle de magistrats occupant un rang plus élevé dans la hiérarchie judiciaire.

M. McDONALD (Pictou) : Je considère qu'il y a beaucoup de bon dans ce que suggère l'honorable monsieur ; j'étudierai la question avant que le bill revienne devant la Chambre.

Le bill est lu la seconde fois.

MAISON DE REFORME D'ONTARIO
POUR LES GARÇONS.
(BILL No. 95.)

(M. McDonald, Pictou.)

SECONDE ET TROISIÈME LECTURE.

L'ordre du jour concernant la seconde lecture est lu.

M. McDONALD (Pictou) : Je propose la seconde lecture de ce bill. Il ne s'applique qu'à Ontario et pourvoit à la détention des enfants au-dessous de seize ans, dans certaines circonstances, dans les maisons de réforme de cette province. Il peut arriver qu'un enfant ne soit condamné qu'à un an, et le but principal que se propose le bill est de permettre au juge de prolonger sa sentence, lors de son expiration, s'il le croit nécessaire dans l'intérêt moral et matériel de l'enfant, pour une période aussi longue qu'il le pensera utile, mais qui ne devra pas dépasser cinq ans. Cette loi est présentée à la demande du solliciteur-général d'Ontario, qui m'a informé que le changement qu'elle contient était grandement nécessaire dans les intérêts de la province.

Le bill est lu la seconde fois.

La Chambre se forme en comité général pour considérer le dit bill.

(En comité.)

M. CAMERON (Huron-Sud) : Le bill de l'honorable ministre de la justice est bon, mais il a tort d'être trop restreint dans son application. J'approuve son principe mais l'honorable monsieur aurait dû étendre son application à une classe de criminels qui, plus que toutes les autres, mérite d'attirer l'attention sérieuse de l'honorable ministre de la justice dont le but principal, lorsqu'il s'occupe de ce genre de législation, doit être la prévention aussi bien que la punition du crime.

Le bill a en vue seulement la classe masculine des criminels au-dessous de l'âge de seize ans, mais, malheureusement, il ne s'applique seulement qu'à une faible partie, c'est-à-dire, aux jeunes malfaiteurs qui, après avoir franchi les premiers degrés de la dépravation morale, sont entrés de plein pied dans la carrière du crime, ont violé ouvertement les lois du pays, et ont subi leur procès devant les autorités.

De fait, il n'a en vue et ses clauses ne s'appliquent seulement qu'aux malfaiteurs au-dessous de seize ans qui ont déjà subi une condamnation ; il ne s'occupe pas de la masse grouillante de dépravation de crime qui exerce son influence démoralisatrice sur le pays, et que le bras puissant de la loi n'a pu atteindre avec succès.

Le bill a trait à une seule classe de criminels ; il s'occupe de trois phases de la

vie des jeunes délinquants. Il pourvoit d'abord à ce qu'un garçon au-dessous de seize ans, convaincu d'une offense pour laquelle un adulte pourrait être condamné à un emprisonnement de trois mois mais de pas plus de cinq ans, puisse être envoyé pour cinq ans à l'école de réforme, si la cour juge que cette sentence profitera à l'intérêt matériel et moral de cet enfant.

Secondement, lorsqu'un enfant jugé sommairement et convaincu d'une offense quelconque, est condamné à quatorze jours de prison, la cour peut également le condamner à cinq ans de détention à l'école de réforme, si elle croit que son intérêt moral et matériel nécessite cette condamnation.

Troisièmement, si un enfant est condamné à moins de cinq ans de réclusion à l'école de réforme, la cour, si elle le juge à propos, pourra prolonger sa détention pour une période ne dépassant pas cinq ans.

Jusqu'à là les clauses du bill sont parfaitement acceptables mais je voudrais que l'honorable ministre de la justice étende leur application.

Si son but est de restreindre et d'empêcher le crime, s'il désire arracher à la dégradation et à la honte les classes qui entrent dans la voie du mal, il doit donner plus d'extension à son bill.

L'honorable monsieur sait à quels bons résultats on peut arriver en prenant les jeunes délinquants juste à leur début dans le crime, avant qu'ils soient endurcis et mis au ban de la société. L'honorable monsieur n'a qu'à lire l'ouvrage de Pierce sur les jeunes délinquants pour comprendre le bien que peut réaliser une loi dans le genre de celle que je voudrais voir adopter, et le travail que peuvent opérer les philanthropes dans les écoles de réforme sous la protection de la loi.

Le bien qu'accomplissent ces écoles en Angleterre, aux Etats-Unis et sur le continent est incalculable. Le nombre de ceux qui, grâce à ces institutions, ont été arrachés à une vie de honte, de dégradation et de crime est incalculable. Les plus belles intelligences, les philanthropes les plus marquants, les dignitaires de l'église, la classe la plus intelligente des hommes et des femmes de ces nations ont prêté le puissant secours de leur énergie au noble travail d'arracher ces malheureux, repoussés par la société, à une vie de dégradation, et d'en faire des citoyens utiles à l'Etat.

M. CAMERON.

Le succès a été simplement miraculeux tellement que la sympathie et l'aide du gouvernement de l'Angleterre et des autres pays sont assurées à ces écoles de réformes.

Le travail ne s'est pas borné à rendre à la société ces jeunes délinquants et à leur faire occuper une place utile dans le monde. Les efforts les plus énergiques de ces institutions ont eu pour but, de prévenir le crime, d'empêcher les enfants privés de père et de mère, les abandonnés, les petits vagabonds, et en un mot toute cette population du ruisseau, de s'engager de plus en plus dans les bas-fonds de l'échelle sociale, de les retirer de la voie dans laquelle ils sont entrés et de les éloigner du milieu corrompu dans lequel les circonstances les ont placés, de les instruire, de les rendre chrétiens, de leur faire commencer une nouvelle vie et de les éloigner ainsi de la carrière du crime, évitant à l'Etat les frais de les convaincre et de les punir.

Et c'est parce que ce bill ne s'adresse qu'à une classe limitée, parce qu'il a plutôt pour but de punir le criminel que de l'empêcher de faire le mal que je hasarde les propositions que je vais soumettre, espérant que l'honorable ministre de la justice voudra bien les prendre sous considération et en intercaler quelques-uns, si non toutes, dans le bill qu'il présente. On doit observer que ce bill n'atteint que les jeunes délinquants qui ont déjà été condamnés. Mais il existe une autre classe de délinquants sur laquelle je désirerais attirer l'attention de l'honorable ministre de la justice et à laquelle je voudrais voir étendre les clauses de son bill; j'entends parler de ceux qui sont traduits devant les cours, dont la dégradation, est notoire, qui vivent avec les vagabonds et les voleurs et qui pour différentes causes échappent à la conviction; ces enfants, se croyant à l'abri de l'étreinte de la loi se fondent dans la masse dans laquelle les criminels sont recrutés et à leur tour deviennent des malfaiteurs. Le bill n'établit aucune garantie contre cette classe et ne fait nullement espérer que le pays épargnera les frais que devront entraîner leur conviction et leur condamnation. Afin que le bill s'applique à ces cas et afin aussi de donner aux cours devant lesquelles ces enfants peuvent être traduits le pouvoir nécessaire pour les arrêter dans la voie dans laquelle ils se sont engagés, je

propose que la première section du bill soit amendée de manière à ce qu'il soit pourvu :

“ Que lorsqu'un enfant comparait devant une cour ayant juridiction compétente, sous accusation d'offense criminelle, ou que lorsque durant le terme de telle dite cour il est en prison accusé de telle dite offense, et que la cour ou le juge soit convaincu que l'intérêt moral ou matériel de l'enfant l'exige, la cour ou le juge pourra condamner le dit enfant à cinq ans de détention à l'école de réforme.”

Mon honorable ami dira sans doute qu'un amendement de ce genre donne aux cours un pouvoir trop étendu, que lorsqu'un criminel est mis en jugement et acquitté, il n'est pas juste qu'une cour ait le droit de sévir contre lui. Mais il reconnaîtra qu'il consacre lui-même ce principe dans les sections trois et quatre de son bill et par conséquent il ne peut y faire objection.

Le principe d'après lequel agit le parlement et qui est reconnu par les cours, établit que l'intérêt moral et matériel de l'enfant et la paix et le bon ordre de la société sont d'une importance majeure. Il est aussi une autre période à laquelle le bras puissant de la justice doit atteindre ces délinquants. L'honorable monsieur verra en consultant les codes de l'Etat de Maryland qu'il contient des clauses très larges pour mettre les jeunes délinquants sous le contrôle de la loi. Le code pourvoit :

“ Que si un mineur échappe au contrôle du pouvoir paternel, pour cause de conduite incorrigible et qu'il est manifestement utile, au point de vue de son bien être moral et matériel, dans l'intérêt de la paix et du bon ordre de la société que le mineur soit placé sous le contrôle de la loi, les cours auront le pouvoir de l'envoyer dans les maisons de réforme de l'Etat.”

Le code de cet Etat pourvoit de plus à la détention dans les maisons de refuge des mineurs vicieux et incorrigibles dont les parents, pour cause de dépravation morale ou tout autre motif, ne veulent pas prendre les soins voulus.

L'honorable monsieur devrait, tant au point de vue de l'intérêt de la société que de la classe de laquelle il s'occupe maintenant intercaler dans son bill les clauses dont j'ai parlé.

La loi de l'Etat de New-York pourvoit à ce que les enfants abandonnant le domicile paternel ou vivant en compagnie de personnes vicieuses et dissolues soient considérés comme vagabonds et passibles d'une condamnation à l'école de réforme.

Toutes ces lois ont pour but de s'appliquer à des cas auxquels ce bill ne pourvoit pas. Il y a des clauses restrictives, dont le but est de prévenir plutôt que de punir, pour sauver le criminel et protéger l'Etat, qui sont par conséquent d'une haute importance pour le traitement de cette classe de malfaiteurs. J'espère que l'honorable monsieur voudra bien accepter ces propositions, ou du moins quelques-unes d'entre elles, afin de rendre son bill aussi parfait que possible.

M. McDONALD (Picton) : Je dois dire au sujet de la question soulevée par mon honorable ami que je crois avec lui qu'il serait très désirable de s'occuper d'une façon ou de l'autre de la classe de délinquants dont il parle, mais je pense qu'il demeurera d'accord avec moi que pour deux raisons il ne serait pas désirable d'adopter sa proposition sans plus ample considération. La première raison est que quelque désirable que puisse être le changement, il ne peut être adopté qu'après mure considération et après avoir pris des mesures convenables à l'égard des enfants ainsi enfermés dans les maisons de réforme. Il existe une autre raison pour laquelle il ne serait pas sage d'insister de suite sur l'adoption de cette proposition, c'est qu'il n'y aurait pas maintenant assez de place dans les asiles de réforme pour y recevoir ces détenus. Je pense donc qu'il serait désirable que l'honorable député n'insiste pas maintenant sur l'adoption de son amendement ; nous serons en mesure de donner, dans une autre session, toute l'attention voulue à cette importante question.

M. MILLS : Il y a encore une autre question qui mérite d'être considérée. Ce n'est que lorsqu'un crime a été commis que l'autorité du parlement peut atteindre la liberté de son auteur. Pour ce qui concerne la prévention du crime, toute législation dans ce sens appartient plutôt au gouvernement qui a le contrôle sur l'éducation de la communauté et sur les droits civils et qui a le pouvoir de punir le crime. Un des buts du système des écoles de réforme, est la détention des personnes qui n'ont commis aucun crime. C'est le point de vue auquel la législature locale d'Ontario envisage la question et les mesures dont a parlé l'honorable député d'Huron-Sud (M. Cameron) ont été prises sous considération par la législature, à sa dernière session.

Je tiendrais à attirer l'attention de l'honorable ministre de la justice sur la loi intitulée "acte concernant la maison de réforme d'Ontario pour les enfants," adoptée à la dernière session. Cette loi est basée sur l'acte relatif aux écoles industrielles de l'Etat de Wisconsin; de sorte que la législature d'Ontario et le gouvernement ont légiféré en vertu des pouvoirs qu'ils possédaient relativement à la liberté individuelle des différents citoyens de la province.

Ordonné que le bill soit rapporté.

La Chambre reprend ses délibérations.

(En Chambre.)

Bill rapporté, lu la troisième fois et passé.

BILLS DU GOUVERNEMENT.

TROISIÈME LECTURE.

Les bills suivants sont lus séparément la seconde fois, examinés en comité général, rapportés, lus la troisième fois, et passé :

Bill (No. 91), intitulé : "acte concer ant le pé ite crier de Dorchester."—(M. McDonald, Pictou.)

Bill (No. 92), intitulé : "acte à l'effet de continuer au vigneur, pendant un temps limité, l'acte pour mieux prévenir les crimes, 1878."—(M. McDonald, Pictou.)

Bill (No. 99) concernant la maison de réforme pour les jeunes délinquants dans l'île du Prince-Edouard.—(M. McDonald, Pictou.)

Bill (No. 100) concernant le refuge industriel d'Ontario pour les filles.—(M. McDonald, Pictou.)

Bill (No. 103) intitulé : "acte concernant les offenses contre la personne," et pour abroger l'acte intitulé : "acte portant que les personnes accusées d'assaut simple seront témoins compétents."—(M. McDonald, Pictou.)

INCENDIE DE HULL, OCTROI DE SECOURS.

MESSAGE DE SON EXCELLENCE.

SIR JOHN A. MACDONALD remet un message de Son Excellence le gouverneur-général.

M. l'Orateur fait lecture du message congu en ces termes :

LOBNE.

Le gouverneur-général transmet à la Chambre des Communes une copie d'un rapport approuvé, du conseil privé, recommandant que le parlement soit prié d'accorder une somme de sept mille piastres pour le secours immédiat des victimes de l'incendie destructeur qui a consumé hier une grande partie de la cité de Hull, laissant environ quatre mille personnes sans abri.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

Ottawa, 22 avril 1880.

M. MILLS.

SIR JOHN A. MACDONALD : Du consentement général de la Chambre, et à cette seule condition, je demande qu'un comité soit nommé pour la prise en considération du message de Son Excellence.

Motion adoptée.

La Chambre se forme en comité général pour prendre en considération le dit message.

(En comité.)

SIR JOHN A. MACDONALD : Je ne ferai pas le tableau de l'horrible spectacle dont hier nous avons tous été les spectateurs. Je crois qu'à la suite de la désastreuse conflagration de Hull, 4,000 personnes, si non plus, n'ont plus de logis et se trouvent sans asile.

Plus de quatre cents maisons ont été détruites et elles étaient, pour la plupart, occupées par plus d'une famille, de sorte qu'on peut calculer qu'en réalité 800 maisons ont été détruites.

La population ainsi privée d'abris se compose exclusivement d'ouvriers employés dans les scieries de la Chaudière ou celles des environs.

Dans cette ville et à Hull les sympathies ne manqueront pas aux victimes, et il en sera de même dans l'enceinte de cette Chambre, et des différentes parties du pays arriveront des secours dûs à la charité individuelle.

Mais c'est une question qui ne souffre pas de retard et je pense que ce que nous avons de mieux à faire est d'adopter une résolution pour suivre la proposition de Son Excellence recommandant que des secours soient accordés aux victimes de cet affreux accident. Je propose qu'il soit

"Résolu. Qu'une somme de sept mille piastres soit accordée à Sa Majesté pour venir immédiatement en aide aux victimes de l'incendie désastreux qui a consumé, le 21 courant, une grande partie de la ville de Hull."

M. MACKENZIE : Je suis certain que tous nous nous ferons un devoir de concourir dans la proposition faite par Son Excellence en la manière ordinaire. Cet incendie est d'autant plus déplorable qu'il affecte la classe la plus pauvre.

De tous les incendies qui ont ravagé le Canada, et il y en a eu un grand nombre, celui-ci est certainement l'un de ceux dans lesquels il y a une nécessité plus pressante de secourir ceux qui en ont été victimes.

Je suis heureux que le gouvernement ait soumis cette résolution et, de ce côté-ci

de la Chambre, nous serons unanimes à seconder la proposition faite par le gouvernement.

Résolution à rapporter.

La Chambre reprend ses délibérations.

(En Chambre.)

La résolution est rapportée, lue la seconde fois et adoptée.

M. WRIGHT: Il est de mon devoir de remercier le gouvernement pour la bienveillance, la générosité et l'empressement il a fait preuve en demandant cet octroi de \$7,000 pour venir en aide à mes pauvres infortunés commettants de Hull. Je suis chargé par mes électeurs de présenter au gouvernement et à la Chambre leurs remerciements les plus sincères, et les plus chaleureux, et nous avons aussi à présenter l'expression de notre gratitude à Son Excellence et Son Altesse Royale pour l'intérêt bienveillant qu'ils ont pris à notre grande calamité et le don généreux qu'ils nous ont fait.

Je remercierai aussi personnellement tous les membres de cette Chambre pour la grande sympathie qu'ils nous ont témoignée dans la profonde affliction qui nous a frappés, et aussi les citoyens d'Ottawa pour la manière généreuse avec lequel ils sont venus à notre secours, alors que 4,000 personnes se trouvaient sans pain et sans abri. Je n'oublierai jamais l'aide bienveillante qu'ils nous ont donnée en cette occasion.

Après l'examen le plus attentif de toutes les statistiques relatives à cette grande calamité, nous constatons que 4,000 personnes se trouvent sans pain et sans logis. Grâce à la bienveillance de nos voisins, nous avons pu pourvoir à leurs besoins et leur assurer un abri la nuit dernière, et nous avons formé un comité exécutif qui, nous l'espérons, se mettra à la hauteur des circonstances.

Avec les secours qui nous sont accordés, j'espère que nous pourrons atténuer considérablement les effets de cette grande calamité. Mais il y a beaucoup à faire, nous pourrions difficilement couvrir les pertes; 800 ou 900 logements sont détruits et 4,000 personnes se trouvent sans abri; chacun doit admettre que ce malheur est plus grand que beaucoup peuvent se l'imaginer.

M. CURRIER: Je tiens à présenter l'expression de ma gratitude au gouvernement et à la Chambre pour la générosité

avec laquelle ils sont venus au secours de la malheureuse population de Hull. J'ai été longtemps plus ou moins lié aux intérêts de cette ville, mes amis les plus intimes y ont encore des affaires et ce qui se passe à Hull me touche autant que ce qui arrive dans notre propre ville d'Ottawa.

Le montant accordé par le gouvernement fait honneur à sa justice et à sa générosité, et ce secours sera d'autant plus utile aux victimes qu'elles en profiteront immédiatement. Il a deux fois la valeur d'une somme qu'on recevrait dans un mois ou six semaines. La détresse et la pauvreté sont immenses. Il est établi maintenant que 486 maisons, appartenant à des propriétaires différents ont été détruites; beaucoup étaient occupées par deux et trois familles; 3,000 ou 4,000 personnes sont sans abri.

Je remercie la Chambre du secours généreux qu'elle nous a accordé.

SUBSIDES.

XII. CHEMINS DE FER.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité.)

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

76 Prolongement jusqu'à l'eau profonde, Saint-Jean.....	\$30,000 00
77 Travaux de réparations et améliorations sur la ligne entre la Rivière-du-Loup et Hadlow....	116,000 00

En réponse à monsieur MACKENZIE,

SIR CHARLES TUPPER dit que sur les \$375,000 qui devaient être dépensés d'ici au premier juillet, le total du montant à voter est de \$116,000; cette somme sera suffisante pour achever les travaux. Cet item comprend l'achat du terrain pour la station de la jonction des Chaudières, \$1,500 et le ballastage \$41,000, quatre stations de première classe \$6,000, trois de seconde classe \$3,000, réparations à treize stations, \$5,850 deux hangars à charbon \$6,000, etc. Le montant déjà dépensé est de \$102,478. La balance du vote de l'an dernier devra être employée avant le 30 juin prochain, pour l'achat de rails d'acier qui sont maintenant en route.

M. MACKENZIE: Ce qui portera le coût total à environ \$2,000,000.

SIR CHARLES TUPPER: Oui.

M. MACKENZIE : Tout ce travail a-t-il été fait par soumission ?

SIR CHARLES TUPPER : En grande partie. Le ballastage auquel est affecté l'item le plus élevé se fait ainsi actuellement.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Quelle est la quantité totale de rails qu'il est utile d'employer ?

SIR CHARLES TUPPER : Onze mille tonnes. L'an dernier on a posé des rails d'acier sur une longueur de dix-sept mille environ ; on attend le reste des rails à l'ouverture de la navigation.

M. MACKENZIE : Vous emploieriez quelques-uns des anciens rails pour les voies d'évitement.

SIR CHARLES TUPPER : Oui.

Le vote est adopté.

78 Frais judiciaires.....\$ 3,000

Chemin de fer canadien du Pacifique.

79 Prolongement du Canada Central (subvention)..... 570,000

En réponse à M. MACKENZIE,

SIR CHARLES TUPPER dit que ce dernier item représente la balance du crédit accordé au Canada Central. Les entrepreneurs espèrent pouvoir terminer le chemin jusqu'au lac Nipissing dans le cours de l'année pour laquelle ce vote est demandé, c'est pourquoi cet item est formé de la balance du subside.

Le vote est adopté.

	De Fort William à la rivière aux Anglais.....\$	65,000
	De la rivière aux Anglais à la rivière à l'Aigle.....	1,600,000
	De la rivière à l'Aigle à Keewatin.....	2,500,000
80	Keewatin à Selkirk.....	680,000
	Embranchement de Pembina....	86,000
	Section à l'ouest de la rivière Rouge, y compris le pont.....	1,450,000
	Lignes de télégraphie et voie.....	60,000
	Stations et terminus.....	150,000
	Matériel roulant.....	600,000

En réponse à sir RICHARD J. CARTWRIGHT,

SIR CHARLES TUPPER dit qu'on avait jugé nécessaire de construire un pont temporaire à Winnipeg, dans le but d'amener les trains d'émigrants et autres en cette ville, en attendant l'achèvement du pont que fait bâtir la ville de Winnipeg.

En réponse à M. MACKENZIE,

SIR CHARLES TUPPER dit que le gouvernement n'a pas l'intention de pro-

M. MACKENZIE.

céder en même temps à la construction du pont de Selkirk, la question de savoir si cette rivière doit être traversée n'étant pas encore résolue.

M. SMITH (Selkirk) demande si on a pris quelques précautions relatives au passage des vapeurs en dessous du pont temporaire.

SIR CHARLES TUPPER : Je crains que ce pont gêne un peu les communications par bateaux à vapeur, mais je pense que l'honorable député comprendra que les grands avantages du pont compensent largement tout inconvénient dont pourraient souffrir les vapeurs. Il y aura au-dessous du pont un passage de vingt-neuf pieds de largeur pour les barges, afin de gêner le moins possible la navigation.

M. SMITH (Selkirk) : Ne serait-il pas possible, en élevant un peu les dépenses, de donner passage aux vapeurs.

L'honorable ministre n'ignore pas que la distance de la Pointe Douglass à l'extrémité occidentale du détroit est très considérable, et que, dans les temps humides, il est presque impossible de transporter de lourds chargements.

Ce serait un grand inconvénient pour les personnes demeurant dans l'intérieur de la ville. Si pour une petite somme additionnelle on pouvait exécuter ce changement on ferait disparaître de grands inconvénients, et on éviterait des dépenses considérables aux marchands et commerçants. La hauteur d'un vapeur est de trente pieds.

SIR CHARLES TUPPER : Je suppose qu'on pourrait s'arranger de façon à permettre aux vapeurs ayant des cheminées mobiles de passer sous le pont, mais il serait trop coûteux de construire un pont-levis.

M. SMITH : J'espère que l'honorable monsieur veillera à l'exécution des arrangements dont il parle.

M. ANGLIN : Ce pont sera une source de pertes considérables, et de grands inconvénients pour toutes les personnes qui font des affaires par ces vapeurs.

SIR CHARLES TUPPER : L'honorable député doit comprendre que tous les vapeurs venant des États-Unis accosteront à leurs quais ordinaires avant d'arriver au pont. Il n'y a, comme je crois le comprendre, que les vapeurs de la compagnie de la Baie-d'Hudson, venant du lac, qui montent à Winnipeg, qui seront gênés par ce pont.

M. SMITH : Il y a plusieurs vapeurs, à part ceux de la compagnie de la Baie-d'Hudson. Tous les vapeurs faisant le service entre Winnipeg et Selkirk passent par cette route. Il y avait, l'an dernier, quatre ou cinq vapeurs.

SIR CHARLES TUPPER : Les communications par chemin de fer, entre Selkirk et Winnipeg, obvieront entièrement à toutes les difficultés de transport dans cette section.

M. SMITH : Le chemin de fer de Selkirk n'approche pas de l'eau, il s'arrête à une distance considérable de la rivière. Si l'honorable ministre connaissait la grande difficulté qu'on éprouve à transporter les chargements en été, il comprendrait jusqu'à quel point il est désirable d'ouvrir ce passage.

M. MACKENZIE : Je ne me propose pas, pour le moment, d'entamer la discussion d'une question très grave, relative au fonctionnement de ce chemin, quoique j'espère pouvoir le faire dans une autre occasion. Nous avons déjà dépensé \$100,000 pour le matériel roulant destiné à l'embranchement de Pembina. On demande un autre vote de \$600,000 pour les autres parties de ce chemin dont l'achèvement approche ; on fait d'immenses préparatifs pour la mise en opération du chemin. Les honorables messieurs de la droite se disaient fortement en faveur de l'idée de confier l'exploitation de ces chemins à une compagnie. L'ancienne administration partageait la même opinion, car elle fit des arrangements pour louer l'embranchement de Pembina, espérant pouvoir conclure bientôt des arrangements permanents, pour ouvrir les parties du nouveau chemin qui seraient terminées. Je pense qu'il n'est pas désirable que le gouvernement continue à demeurer maître de nos chemins de fer. Il est difficile pour lui de le faire et pour bien des considérations, les intérêts publics s'y opposent. J'enregistre simplement mon protêt, pour le moment, contre les préparatifs exécutés pour la mise en exploitation de tous les chemins de fer du gouvernement ; je ne veux pas absorber le temps du comité en discutant maintenant le principe de la question.

SIR CHARLES TUPPER : Puisque l'honorable monsieur veut enregistrer un protêt contre les préparatifs faits par le gouvernement pour la mise en exploita-

tion du chemin, je suis en mesure de lui répondre que je suis loin de penser avec lui qu'il serait désirable de faire de cette exploitation une entreprise purement commerciale et de la mettre, entre les mains des hommes d'affaires.

Mais le pays a été entraîné dans des dépenses si considérables pour la construction de cette voie qu'il est de notre devoir de prendre les mesures opportunes pour que le chemin rende autant de services que possible.

M. McLENNAN : Je demanderais à l'honorable ministre des chemins de fer si l'on a retiré quelque revenu de l'embranchement de Pembina, pour la période durant laquelle il a été loué à une compagnie.

On nous a soumis, il y a quelques jours, un état indiquant les profits du chemin sous l'administration du gouvernement.

Avant d'entamer la discussion promise, il ne serait pas sans intérêt de comparer les résultats des expériences qui ont été déjà faites.

SIR CHARLES TUPPER : Le chemin, a été loué à MM. Upper et Cie. ; ce choix a été imposé par la nécessité, car nous n'avions pas d'autre moyen de mettre le chemin en opération.

Nous avons trouvé la compagnie en existence et nous lui avons donné jusqu'à la fin de l'année qui vient de s'écouler pour achever le chemin. Elle était obligée, en vertu de son contrat, de le préparer pour le 1er août, pour la circulation des trains de petite vitesse.

Nous avons compris qu'il était entièrement impossible de faire construire le chemin par une compagnie et de confier sa mise en opération à une autre, et en conséquence nous nous sommes trouvés forcés, soit de laisser le chemin inactif, soit de conclure avec la compagnie les arrangements que j'ai soumis, à la dernière session, à l'approbation du parlement, et en vertu desquels elle était obligée de nous donner 25 pour cent sur les profits bruts du chemin. Pendant le temps que le chemin est demeuré sous la direction de MM. Upper et Cie., les profits bruts du chemin ont été d'environ \$4,000 par mois, somme sur laquelle il revenait 25 pour cent au gouvernement.

La ligne ne fut pas achevée. Des différends s'élevèrent entre les entrepreneurs, et les progrès de la construction étaient très-peu satisfaisants.

Le temps fixé pour l'achèvement du chemin étant arrivé, le gouvernement ré- silia le contrat et prit la ligne sous son contrôle. Actuellement nous terminons le chemin nous-mêmes ; en vertu du contrat, il doit être achevé aux frais des entrepreneurs.

M. BLAKE : Pourrais-je demander à l'honorable ministre, à propos de la comparaison suggérée par l'honorable député de Glengarry, si, comme il l'a dit lui-même, les rapports des recettes du mois dernier qui nous ont été fournis l'autre jour, peuvent servir au calcul des profits bruts de l'exploitation de douze mois de ce chemin ?

SIR CHARLES TUPPER : Il me serait impossible de dire que tel est le cas. Il se transporte sans doute actuellement, sur ce chemin, une quantité considérable de fret, et il y a également les importations du printemps. Mais nous différons si complètement d'idée, l'honorable député et moi, sur l'augmentation des affaires que procurera le courant d'émigration, que je crains que nous puissions difficilement faire accorder nos estimations de produits mensuels.

J'ai la conviction certaine que lorsque le chemin sera sous la direction du gouvernement, nous aurons un bénéfice, toutes dépenses payées. Je ne voudrais pas dire cependant que je crois que les recettes accusées par le rapport du mois de mai dernier, se maintiendront toute l'année au même chiffre.

M. ANGLIN : Je pense qu'il est tout à fait improbable qu'elles se maintiennent toute l'année à ce chiffre. Le nombre des voyageurs paraît, il est vrai, considérable. Je me suis diverti beaucoup du ton d'exaltation avec lequel l'honorable ministre des chemins de fer a annoncé le fait l'autre jour. Cependant, si nous considérons attentivement la question, nous verrions que ce nombre n'est pas aussi élevé qu'on pourrait le croire au premier abord. L'enbranchement de Pembina est la seule route qui existe actuellement dans le pays. Il y a maintenant beaucoup de personnes circulant sur la ligne à cause des contrats qui viennent d'être accordés. La période pour laquelle l'honorable monsieur a fait ce rapport, est de plus de quarante-trois jours, pendant laquelle on a compté 5,000 voyageurs, soit 125 voyageurs par jour, y compris les dimanches, ce qui après tout n'est pas

énorme pour un chemin de fer qui a une étendue de soixante-cinq milles.

SIR CHARLES TUPPER : Le nombre des passagers a été de 7,000. J'attire l'attention de la Chambre de préférence sur les chiffres représentant les bénéfices nets, car il ne s'agit pas seulement de se rendre compte du montant d'affaires qui a été fait durant cette période, mais surtout du coût de l'exploitation.

Les honorables messieurs qui connaissent le Nord-Ouest, diront avec moi que depuis grand nombre d'années, nous n'avions pas eu un hiver où les tempêtes aient été si fréquentes que dans celui qui vient de s'écouler.

Les difficultés sur la ligne de Saint-Paul à Winnipeg étant plus considérables, les frais de son entretien ont été plus élevées l'année dernière que dans aucune des dix années précédentes. N'ayant pas de charrue à neige, nous avons été obligés d'employer un nombre considérable de journaliers pour maintenir la voie libre et malgré tout, du 1er mars au 10 avril, il y a eu un revenu net de \$21,000. Je pense que cet état de choses est très encourageant.

M. MACKENZIE : Pour quelle part la propriété du gouvernement transportée sur le chemin figurait-elle dans le montant ?

SIR CHARLES TUPPER : Je n'ai pas de doute qu'une partie considérable de ces 12,000 tonnes de fret était destinée aux travaux du gouvernement qui se poursuivent actuellement ; ce fret n'était pas précisément la propriété du gouvernement, mais celle des entrepreneurs, il consistait en matériel et rails.

M. SMITH (Selkirk) : Sans doute qu'à part du fret du gouvernement, il y a eu un trafic considérable sur ce chemin, mais il est vrai aussi que depuis cinquante ans les tempêtes n'avaient pas été aussi violentes que celles de l'hiver dernier, et par conséquent les dépenses ont été considérablement augmentées.

En répondant à l'honorable député de Glengarry, monsieur McLennan, l'honorable ministre aurait pu ajouter que sans doute l'achèvement de ce chemin a été très lent mais qu'il aurait été plus tardif encore sans l'assistance considérable rendue par les entrepreneurs pour la mise en opération de la ligne.

M. ANGLIN : Je prierais l'honorable

ministre des chemins de fer de dire quelle partie de ce fort montant de \$7,791,000, que l'on nous demande de voter, sera dépensée dans le cours des douze mois commençant le 12 juillet prochain, et si cette somme existe vraiment dans le trésor.

SIR CHARLES TUPPER : Je suis heureux d'avoir à déclarer que l'honorable ministre des finances peut fournir le montant requis.

Nous sommes nécessairement obligés de faire la part de l'imprévu dans nos estimations ; je ne pense pas que tout cet argent soit dépensé.

M. ANGLIN : Considérant l'état actuel de notre condition financière, il est de la plus haute importance que nous sachions combien nous devons dépenser durant cette période.

SIR CHARLES TUPPER : C'est une grave question et je suis disposé à lui accorder une sérieuse considération. Il est de la plus haute importance que le crédit voté pour la section de la Colombie britannique soit entièrement dépensé dans le cours de l'année, car le pays se trouve déjà engagé à faire cette énorme dépense. Des déboursés considérables ont été déjà faits ces dernières années pour ces travaux ; nous en payons l'intérêt et les travaux demeureront improductifs jusqu'à ce qu'ils soient achevés.

Ainsi donc, il est de la plus grande importance de pousser les travaux avec vigueur, afin de les rendre productifs. Nous croyons qu'il est très important pour le pays que la ligne soit terminée du lac Supérieur à la Rivière-Rouge aussitôt que possible et nous sommes décidés à l'ouvrir à la date fixée dans les contrats, c'est-à-dire, à l'exception de soixante-sept milles sur la section B, le premier juillet 1881, et les rails devront être posés sur les soixante-sept derniers milles le 1er juillet 1882.

M. MACKENZIE : Dois-je comprendre que l'honorable monsieur n'a pas l'intention de dépenser un million dans la Colombie britannique.

SIR CHARLES TUPPER : Je ne compte pas qu'un million soit dépensé dans cette province.

M. BLAKE : L'honorable monsieur pense-t-il dépenser plus de \$500,000 dans la Colombie britannique, dans le cours de l'année prochaine.

SIR CHARLES TUPPER : Il m'est

impossible de dire davantage à ce sujet que je l'ai déjà fait.

M. THOMPSON : L'honorable député de Durham-Ouest attribuerait-il le don de clairvoyance à l'honorable ministre des chemins de fer ?

La première pelletée de terre de la nouvelle ligne doit être enlevée le 24 mai, et je crois comprendre qu'à partir de cette date l'entrepreneur a l'intention de continuer les travaux et de les pousser activement.

Je présume que l'honorable ministre des chemins de fer a l'intention de payer l'entrepreneur, et de ne pas renier la dette lorsque l'échéance sera arrivée.

M. MACKENZIE : Le montant qui doit être dépensé dans la Colombie britannique dépendra-t-il entièrement des entrepreneurs ? S'ils peuvent dépenser \$1,000,000 on leur paiera \$1,000,000.

SIR CHARLES TUPPER : Si dans le cours de cette période les entrepreneurs font pour cette valeur de travail ils seront certainement payés.

Le vote est adopté.

Glissoires et Estacades.

126 A payer à T. B. Normand et pour ses services comme surintendant *pro tempore* des travaux du Saint-Maurice, d'octobre 1875 à octobre 1878 \$1,095

Telegraphes.

Télégraphes et câbles sous marins, pour les côtes et les îles du bas du fleuve et du golfe Saint-Laurent et les provinces maritimes, savoir :

127 Extension du système télégraphique côtier du bas du fleuve et du golfe Saint-Laurent, de la baie Saint-Paul à Bersimis et un embranchement jusqu'à Chicoutimi. 10,000
Nouveau câble projeté entre l'île Vancouver et la terre ferme, via Nanaïmo et la Pointe Grey 26,000
Transfert des lignes et câbles télégraphiques de la *Western Union Telegraph Co.* au gouvernement canadien 24,000

En réponse à M. MACKENZIE,

M. LANGEVIN : Je dois dire relativement aux câbles traversant la baie de Georgie, que ces lignes télégraphiques dans la Colombie britannique, coûtaient des sommes considérables, et ne se maintenaient pas par elle-mêmes ; chaque année les dépenses dépassaient considérablement le revenu.

Les câbles entre Victoria et le détroit

américain sont constamment dérangés, le fond des détroits étant très rocailleux dans certains endroits.

Les câbles étaient donc souvent brisés, et les réparations entraînaient des dépenses considérables.

Nous nous proposons maintenant d'acheter les lignes de terre de la compagnie de télégraphe du *Western Union*, que le gouvernement louait autrefois et quelques-uns des câbles seront utilisés pour le projet que le gouvernement a en vue, c'est-à-dire, la pose d'un câble de Nanaimo à Pointe Grey et de là à New-Westminster.

Par ce moyen nous ferons une économie annuelle considérable sur l'entretien des câbles.

En vertu du contrat qui existait avant la Confédération entre le gouvernement de la Colombie britannique et la compagnie de télégraphe du *Western Union*, le gouvernement était contraint, lorsqu'il voudrait adopter un nouveau système, de rendre en parfait état de fonctionnement les câbles et les lignes de terre du territoire.

L'exécution de cette clause seulement aurait coûté une somme considérable au gouvernement, mais en vertu du changement proposé, il achète la ligne qui, en grande partie, se trouve en bon état, et il obtient possession de la propriété qu'en vertu du système actuel, il aurait dû rendre à la compagnie du *Western Union* en bon état de fonctionnement.

Si nous n'avions pas adopté le nouveau système, au lieu d'avoir eu un capital de \$50,000 de placé, nous n'aurions eu qu'un capital de \$35,000.

Je profiterai de cette occasion pour donner quelques explications à l'honorable député au sujet du tarif des prix.

Le tarif a été changé entièrement, on trouvait qu'il était abusif. Avant le changement, le prix d'une dépêche de dix mots, de Victoria à Ottawa, était de \$2.75, en vertu du nouveau tarif il n'est plus que de \$1.25, soit une réduction de \$1.50 c'est-à-dire de plus de moitié.

Une dépêche de dix mots, de Victoria à San-Francisco, coûtait autrefois \$2, le prix actuel n'est plus que de \$1 le jour et 50c. la nuit.

M. MACKENZIE ; Quel est le tarif pour les provinces ?

M. LANGEVIN ; Il a été considérablement modifié ; il y a toujours eu

M. LANGEVIN.

tendance à réduire les prix et nous croyons réaliser au moyen du nouveau système un revenu plus considérable qu'avec l'ancien.

Je ne sais pas si les revenus et les dépenses se balanceront, mais nous ferons notre possible pour les équilibrer.

M. MACKENZIE ; L'an dernier les dépenses ont été de \$48,000 et les revenus de \$5,000.

M. LANGEVIN ; C'est vrai, mais les réparations qu'il a fallu faire aux câbles ont été considérables ; elles seront, nous l'espérons, très peu importantes sous le nouveau système.

M. DAWSON ; Le coût de l'expédition des dépêches télégraphiques à la baie du Tonnerre et dans cette direction est très élevé, et il en sera ainsi tant que nous n'aurons pas une ligne télégraphique nous reliant à la Colombie britannique.

Afin de faire disparaître cet inconvénient, je suggérerais un moyen facile qui consisterait à poser un câble sous marin traversant le lac Supérieur. Il y a actuellement 100 ou 200 milles d'ouverts avec lesquelles nous pourrions entrer en communication de cette manière.

Nous aurions ainsi une bonne ligne sur notre propre territoire. Je ne fais que mentionner la chose en passant.

M. LANGEVIN ; Nous nous occupons de la question.

Le vote est adopté.

DIVERS.

128	Divers travaux auxquels il n'est pas autrement pourvu....	10,000
	Explorations et inspections....	25,000
	Arbitrages.....	5,000

VAPEURS FÉDÉRAUX)

129	Entretien et réparation des vapeurs <i>Napoléon III</i> , <i>Newfield</i> , <i>Druid</i> , <i>Glendon</i> , <i>Sir James Douglas</i> , et <i>Northern Light</i> ...	125,000
-----	---	---------

M. ANGLIN ; Je suis surpris que le *Glendon* se trouve au nombre des navires auxquels s'applique le vote. Après ce qui a été dit à la dernière session, il était raisonnable de s'attendre qu'on le vendrait aussitôt que possible.

Comme il est employé dans le service, je suis heureux de constater qu'on ne le trouve pas aussi dépourvu de valeur qu'on le disait alors.

M. POPE (Queen, I. P.-E.) ; Je suis heureux de voir l'honorable député aussi fier de ce navire qui, à ce qu'il prétend, a été payé un tiers seulement de sa valeur.

Le gouvernement l'ayant en sa possession fera ses efforts pour en tirer le meilleur parti possible. Ce n'est pas un bâtiment susceptible de soulever, mais il peut être jeté à la côte durant une tempête; il est aussi large que long. Le gouvernement doit attendre et maintenir le navire en bonne condition jusqu'à ce qu'il puisse le remplacer et l'employer au service qu'il lui est possible de faire.

Le vote est adopté.

Subventions postales.

130 Communication à la vapeur entre Halifax et Saint-Jean via Yarmouth.....	\$10,000
131 Navigation à la vapeur sur les lacs Huron et Supérieur.....	10,000
132 Service à la vapeur entre San-Francisco et Victoria, Colombie britannique.....	25,000
133 Communication à la vapeur avec les îles de la Madeleine.....	7,800
134 Communication à la vapeur entre l'île du Grand Manan, N.-B., et la terre ferme.....	1,500
135 Subvention à un vapeur entre Campbellton, N.-B., et Gaspé, et les ports intermédiaires....	9,000
136 Pour pourvoir au paiement d'une subvention de \$50,000 par année à une ligne de vapeurs devant faire le service entre le Canada, les Indes Occidentales et le Brésil, pourvu que le gouvernement brésilien accorde le même crédit.....	50,000

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Où en est actuellement ce projet.

SIR JOHN A. MACDONALD : Le gouvernement brésilien a donné à entendre qu'il subventionnerait une ligne avec autant de libéralité que le Canada. Le bill n'a pas encore été adopté par les Cortes, mais il le sera certainement. Le département des postes, à Ottawa, a entamé la négociation de contrats qui ne seront valides que lorsque le gouvernement brésilien aura pris une décision. On a fait des arrangements pour un service mensuel entre le Canada et le Brésil.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : A quels ports des Indes Occidentales ces navires feront-ils escale.

SIR JOHN A. MACDONALD : A Saint-Thomas, Porto-Rico, Batria et Marinam, et peut-être à un autre port. Le contrat est accordé pour un voyage circulaire par mois.

M. MACKENZIE : Vous éviterez alors les Indes Occidentales.

SIR JOHN A. MACDONALD : Les navires iront à Saint-Thomas.

M. MACKENZIE : C'est une simple escale.

Les navires manqueront les centres d'affaires les plus importants des Indes Occidentales.

SIR JOHN A. MACDONALD : En subventionnant une ligne qui essaierait de trop entreprendre nous n'attendrions aucun des deux buts que nous nous proposons. Une ligne qui se rendrait du Canada aux Indes Occidentales et de là au Brésil, pour revenir dans un mois, n'aurait aucune valeur pour nous; le voyage serait trop long. Lors même que nous parviendrions à établir un commerce direct avec les Indes Occidentales, il faudrait une ligne pour le commerce intercolonial.

Il nous faut une ligne directe avec le Brésil si nous devons en retirer quelque avantage.

La question est assez importante pour mériter les frais d'un essai. Je pense que l'entreprise aura un succès complet, d'autant plus que la population du Brésil favorise beaucoup ce projet. Le gouvernement du Brésil a mis à la disposition de l'administration et des marchands du Canada un édifice où nous pourrions exposer les spécimens de tous les produits que nous avons à vendre et il prépare de son côté une collection d'échantillons de tous les articles que le Brésil importe d'Angleterre et des Etats-Unis. Le commerce entre le Brésil et les Etats-Unis est peu considérable.

Ce pays doit envoyer quelques articles en fer dans une ville quelconque du Canada, et nous avons suggéré Montréal comme étant l'endroit convenant le mieux à une exposition de tous les articles d'une importation usuelle au Brésil, afin que nos fabricants les ayant examinés puissent entrer en concurrence.

M. BURPEE (St. Jean) : Si ce service peut-être établi et fonctionner d'une façon satisfaisante, je crois que l'item qui lui est consacré sera l'un des mieux employés de tous ceux qui figurent dans les estimations.

Je tiendrais à savoir de l'honorable premier ministre s'il a fait le choix d'un port d'embarquement au Canada, et à quels ports les navires feront escale.

Je voudrais apprendre aussi s'il y a eu échange de communications entre le gouvernement et les provinces, et en particulier les provinces maritimes, au sujet du

transport du fret et du bétail, entre le Nouveau Brunswick et le Cap Breton, dans le cas où une subvention aurait offerte.

SIR JOHN A. MACDONALD : Non, il n'a pas été offert de subvention dans ce but. En essayant d'établir des relations commerciales avec le Brésil, nous tentons une simple expérience, et le choix d'un port d'embarquement est encore indéterminé entre Halifax, Saint-Jean ou Québec ou le Saint-Laurent ; nous ne savons pas non plus s'il serait convenable de choisir le Saint-Laurent en été et Halifax en hiver ; nous tentons, je le répète, une simple expérience, et les choses ne sont pas encore assez avancées pour que nous ayons pris une décision. Le contrat n'est que conditionnel.

SIR RICHARD CARTWRIGHT : Avec qui le contrat est-il fait ? Avec quel gouvernement ?

SIR JOHN A. MACDONALD : Le contrat est conclu avec monsieur Bentley, le représentant d'une compagnie anglaise qui a la confiance du gouvernement brésilien.

M. KING : Comme la ligne de vapeurs faisant le service entre Saint-Jean et Liverpool est d'une haute importance pour le Nouveau-Brunswick, il est regrettable que le rapport demandé par l'honorable député de Sunbury (monsieur Burpee), n'ait pas été soumis.

Le commerce entre le Canada et les marchés de la Grande-Bretagne se développe rapidement et, faute de moyens de communications par vapeurs, les cultivateurs du Nouveau-Brunswick ne peuvent y prendre part.

On a fait quelques tentatives pour exporter en Angleterre du bétail de cette province, mais la Chambre sera surprise qu'il a été transporté en grande partie par la voie de Québec. Un service à vapeur donnerait aussi beaucoup d'impulsion à l'exportation des produits de ferme.

À la suite de l'élévation des prix aux États-Unis, en 1878 et 1879, les cultivateurs se sont livrés plus qu'ils l'avaient fait auparavant à la culture des produits de ferme, tellement qu'à l'automne de 1870, ils en avaient récolté une quantité supérieure à celle qu'ils pouvaient placer dans leurs provinces.

Quelques armateurs entreprenants de Saint-Jean chargèrent leurs navires de produits de ferme, mais à cause de la lon-

gueur de la traversée de l'Atlantique, ils subirent quelques pertes, de sorte que l'expérience ne peut pas se renouveler avec des bâtiments à voile.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Le gouvernement a reçu des communications à ce sujet du maire et de la corporation de Saint-Jean, et il en a reçu d'autres, depuis que les estimations ont été soumises, des sociétés d'agriculture du Nouveau-Brunswick. La question est maintenant sous la considération du conseil.

M. JONES : Je suis heureux de voir un crédit affecté à l'établissement d'un service par vapeurs avec le Brésil. Dans le cours des dernières années une quantité considérable de bois a été expédiée au Brésil, ainsi que beaucoup de marchandises manufacturées.

Le trafic des marchandises pourra être restreint, dès le début, mais j'ai la conviction qu'il augmentera chaque année.

Le vote est adopté.

137 Communications par vapeurs entre Halifax, Cap-Breton, et l'île du Prince-Edouard	\$ 4,000
138 Communications par vapeur entre la Nouvelle-Ecosse et Saint-Pierre	4,000

M. ANGLIN : Le gouvernement devrait se renseigner afin de constater si cette dépense est le moins justifiable.

Saint-Pierre est une île française, possédant une très petite population, qui sert d'entrepôt aux articles de contrebande introduits au Canada.

SIR JOHN A. MACDONALD : Ce petit bateau fait le service depuis quelques années.

Je ne suppose pas qu'il favorise la contrebande, mais il facilite l'échange de grand nombre de marchandises françaises et canadiennes.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Il se fait un commerce considérable avec Saint-Pierre, et loin d'aider à la contrebande, ce vapeur procure au département les moyens de la contrôler.

Le vote est adopté.

139 Pour pourvoir aux frais d'examen des maîtres et des seconds officiers.	\$4,250
140 Pour l'achat de bateaux de sauvetage, de ceintures de sauvetage et accorder des récompenses aux sauveteurs	3,000

M. ANGLIN : Qu'a-t-il été fait dans le cours de l'an dernier et quelles sont les

intentions de l'honorable ministre pour cette année ?

M. POPE (Queen, I. P.-E.) En consultant les rapports de l'an dernier, l'honorable député verra ce qui a été fait. La somme de \$2,823 a été dépensée l'an dernier pour ce service.

Dans le coût du service se trouvent compris le prix d'expédition et frais divers sur les montres commandées en Angleterre pour être distribuées comme récompenses ; il est difficile d'en estimer le montant d'une façon exacte.

SIR RICHARD CARTWRIGHT : Y a-t-il actuellement des stations comme celles qui existent en Angleterre ?

M. POPE : Non. Dans Ontario il y a quelques stations où l'on garde des bateaux de sauvetage, et quoique je ne me rende pas compte pourquoi elles seraient plus nécessaires là qu'ailleurs, on continue à les maintenir.

M. ANGLIN : Alors l'octroi est pour l'entretien des bateaux du service de sauvetage ?

M. POPE : On paie des sommes considérables pour le sauvetage des équipages quoiqu'il n'y ait pas de service organisé.

Le vote est adopté.

141	Pour pourvoir aux frais d'enquête dans les naufrages et accidents et recueillir les informations relatives aux désastres maritimes	\$1,500
142	Dépenses relatives à l'enregistrement maritime au adieu.....	500
143	{ Police riveraine, Montréal.... } { Police riveraine, Québec..... }	{ 35,000 }

En réponse à SIR RICHARD J. CARTWRIGHT,

M. POPE, (I. P.-E.) Cet item a été réduit, l'an dernier, de \$2,500.

Cette année nous avons cru qu'il était préférable de réunir les items des deux villes, car nous pouvons avoir besoin d'un plus grand nombre d'agents à Montréal. Dans ces villes, la police riveraine est un service onéreux ; il nous a fait perdre l'an dernier \$15,000.

En réponse à M. DESJARDINS,

M. POPE : Les officiers actuels de la police riveraine de Montréal étaient en fonctions quand nous sommes arrivés au pouvoir. Dès que quelques-uns d'entre eux sortiront de la force, ils ne seront pas remplacés. Nous avons l'intention de pratiquer toutes les économies possibles, mais tout ne peut pas se faire en un jour.

On a beaucoup parlé de la destitution d'un ou deux agents de ce corps.

Il me semble que le pays doit être d'avis que si nous entretenons une police, c'est à la condition qu'elle soit efficace. Nous ne voulons pas parmi nos agents des hommes de soixante-dix ans et au-dessus qui peuvent être facilement renversés par un homme dont ils essaieraient d'opérer l'arrestation, ou qu'ils voudraient suivre à la course. Il serait mieux de payer une pension à ces vieillards et de se dispenser de leurs services. J'ai démis deux agents de la police de Montréal, l'un avait soixante-dix ans et l'autre près de cet âge.

M. ANGLIN : Ce qu'il y aurait de mieux à faire serait de transférer ce service aux gouvernements locaux. Je ne vois pas pourquoi le gouvernement fédéral est appelé à s'occuper de cette question à Montréal et à Québec, tandis qu'il n'existe pas d'organisation semblable dans d'autres villes du Canada, où il arrive parfois un nombre plus considérable de navires.

M. POPE : Ce service existe depuis un certain nombre d'années ; il est très important et les hommes qui y sont attachés ont rendu de grands services dans l'occasion. Le gouvernement est tout aussi apte à maintenir ce service que les gouvernements locaux. L'an dernier le gouvernement pense que la dépense était trop élevée, et il la réduisit de \$2,500.

L'an dernier le coût du service a été de \$59,000. Nous avons destitué l'agent, à Québec, et après mûre considération nous avons décidé de réduire à trente hommes l'effectif de la force qui était de quarante-quatre auparavant.

Il fut un temps où le but principal de la police de Québec était de prévenir les embauchages, mais il se construit maintenant un si petit nombre de navires dans ce port, que cette coutume a presque entièrement disparu.

J'étais d'opinion que l'on devait augmenter le nombre des hommes et diminuer leur salaire. Nous nous proposons, cette année, de leur donner \$1 par jour et une somme supplémentaire de 25 centins par jour à la fin de la saison, si leur conduite a été satisfaisante.

M. CARON : Je pense que le moment serait mal choisi pour réduire la police de Québec. Nous attendons cette année une flotte plus considérable que celle qui nous

est arrivée depuis quatre ou cinq ans. C'est principalement aux services de ce corps que nous devons la suppression presque complète de l'embauchage.

L'opinion universelle du commerce maritime de Québec est hostile à toute réduction de l'effectif de ce corps dans le moment actuel. Le service du port de Québec demande un nombre d'hommes plus considérable que celui de Montréal. Dans ce dernier port les navires accostent le long des quais, tandis qu'à Québec ils jettent l'ancre au large. Il est nécessaire d'envoyer la police jusqu'à l'île d'Orléans, et parfois plus loin. Il est aussi parfois nécessaire de la faire traverser à Indian Cove.

En parlant ainsi je crois me faire l'interprète du haut commerce de Québec ; j'espère que le gouvernement ne choisira pas cette année pour réduire la police du port de Québec.

M. RYAN (Montréal-Centre) : Si je comprends bien l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, le gouvernement n'a pas l'intention de réduire, cette année, l'effectif du corps de police. On maintiendra à Québec le même nombre d'hommes que l'an dernier.

Il n'y a pas à se le dissimuler, ce corps a rendu de grands services à Montréal et à Québec. Comme l'a fait remarquer l'honorable ministre, l'embauchage a été presque complètement supprimé à Québec.

Tout ce qui est des destitutions dont parle l'honorable député d'Hochelaga, je dois dire que je n'ai eu connaissance que de celles de deux agents affaiblis par l'âge. L'une était celle du sergent Wilson qui depuis cinquante ans avait fidèlement servi la reine et son pays.

Je suis heureux de dire que l'honorable ministre de la marine et des pêcheries a l'intention de recommander à ses collègues d'accorder une gratification de six mois de paie à ces deux agents comme témoignage de leurs bons services.

M. CASGRAIN : J'approuve les remarques qui ont été faites par l'honorable député du comté de Québec au sujet de ce service. Le nombre des agents de la police riveraine est insuffisant. Il faut au moins quarante-cinq hommes pour le port de Québec, et quoique la pratique de l'embauchage est presque entièrement disparu, je crois que l'honorable ministre

commettrait une grande erreur en réduisant l'effectif de ce corps.

Le vote est adopté.

144 Enlèvement des obstructions dans les rivières navigables..... \$1,500

XVII.—PHARES ET SERVICE COTIER.

145 Salaires et allocation des gardiens de phares.....157,456

146 Agences loyers et dépenses contingentes 19,600

147 Entretien et réparations, phares, sifflets d'alarmes, bouées et balises, établissements de refuge et dépôts de provisions. 255,415

148 Phare du Cap-Race..... 800

149 Achèvement et construction de phares et de signaux d'alarme. 40,000

M. PLUMB : A-t-on pris des mesures pour établir un sifflet de brouillard à l'embouchure de la rivière Niagara. Il y a six ou huit mois, le *Globe* m'a accusé d'avoir failli à mon devoir, parce que je n'avais pas obtenu du gouvernement un sifflet de brouillard dans cet endroit.

M. POPE : (Queen, I. P.-E.) il n'a pas été fait d'octroi dans ce but, mais je prendrai la question sous considération.

M. PLUMB : Le *Globe* a découvert quelques endroits bruneux sur le lac Ontario et pour me faire pièce, il place l'un d'eux sur le Niagara.

PLUSIEURS VOIX : A l'ordre !

M. PLUMB : Je suis désolé que les honorables députés de la gauche n'empêchent de parler. Ce n'est pas en agissant ainsi qu'ils peuvent espérer hâter l'adoption des estimations ou expédier les affaires de la Chambre.

M. CAMERON (Victoria-Nord) : Y a-t-il un sifflet de brouillard au détroit de Belle-Isle ; je l'ai traversé et j'y ai été retenu plusieurs heures. On m'a dit que l'établissement d'un sifflet de brouillard ferait disparaître ces délais, car alors les navires pourraient continuer leur marche. Actuellement ils sont retenus des heures et parfois des jours.

M. LANGEVIN : Il existe déjà un sifflet de brouillard dans le détroit, mais le gouvernement doit en faire placer un second.

Le vote est adopté.

150 Construction d'un nouveau phare à l'entrée de Sands Head à la rivière Fraser, C.-B.....\$14,000

En réponse à M. ANGLIN :

M. LANGEVIN : Lorsque la Colombie britannique est entrée dans la Confédéra-

tion, il y avait un phare à cet endroit et il y a été maintenu depuis. Il tombait en ruine, et était impropre à l'usage auquel il était destiné; c'est pourquoi le gouvernement a été obligé de louer une golette, à raison de \$500 par mois. Plutôt que de continuer à supporter cette dépense de location, le gouvernement a préféré consacrer \$14,000 à la construction d'un phare.

Le vote est adopté.

XVIII.—PÊCHERIES.

SALAIRES ET DÉBOURSÉS DES GARDE-PÊCHE ET DES GARDIENS.

151 Ontario	\$12,500
Québec	14,500
Nouvelle-Ecosse	15,000
Nouveau-Brunswick	12,000
Ile du Prince-Edouard	3,000
Manitoba	1,000
Colombie britannique	2,000
Pisciculture, passe-migratoire et bancs d'huîtres	22,000
Dépenses judiciaires et incidentes relatives aux pêcheries	800
Annonces	1,000

M. GILLMOR : La distribution de ce montant a donné lieu dernièrement à de longs commentaires dans la presse des provinces d'en-bas et mon attention a été plus particulièrement attirée sur cette question parce qu'ayant demandé quelques petits saumons pour la rivière Sainte-Croix, dans mon comté, j'ai sollicité en vain.

Comme j'ai pu le voir par les rapports, environ 7,000,000 de petits poissons sont sortis d'un établissement de pisciculture d'Ontario. Cet établissement seul a coûté au pays \$64,000. On prend par hasard quelques saumons dans le lac Ontario, mais le résultat de trois ans de pêche au filet dans ce lac s'est borné à la prise de 600 saumons, qui coûtent au pays, pour l'éclosion seulement, \$106 chacun. J'ai la conviction que le petit saumon ne fait que servir de pâture à l'achigan noir, à l'achigan de rochers et au brochet.

Il y a en opération neuf établissements de pisciculture, deux dans Ontario, trois dans Québec, deux dans le Nouveau-Brunswick, un dans la Nouvelle-Ecosse et un dans l'île du Prince-Edouard.

Les honorables députés seront surpris d'apprendre qu'après tant d'années de soins et des dépenses aussi considérables, Ontario n'exporte que pour \$2,143 de saumon, tandis que les exportations an-

nuelles du Nouveau-Brunswick sont de \$203,977, celles de Québec de \$42,298, et celles de la Nouvelle-Ecosse de \$91,171. Ces établissements de pisciculture coûtent au pays : pour Ontario, \$9,947 ; Québec, \$5,810 ; Nouvelle-Ecosse, \$2,687 ; Nouveau-Brunswick, \$1,481.

La question dont je tiens à m'occuper d'une façon particulière, est la distribution inégale de ce crédit entre les garde-pêche des différentes provinces. Le traitement du garde-pêche d'Ontario est de \$2,000, tandis que celui des gardes du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse n'est que de \$1,400. Je sais combien sont difficiles les devoirs qu'a à remplir le garde-pêche du Nouveau-Brunswick. A part de la pêche au saumon, à la perche, à l'éperlan et des pêcheries d'eau douce, il a à s'occuper des pêcheries d'eau salée, dont j'ai une connaissance particulière, et je puis dire que là ses devoirs sont particulièrement importants et d'une exécution difficile.

Le règlement des contestations et disputes auxquelles donne lieu la question des filets exige, dans mon opinion, un travail plus considérable que celui qui est dévolu au garde-pêche d'Ontario. Indépendamment de cela, le garde-pêche du Nouveau-Brunswick a à s'occuper du placement dans les rivières des petits poissons sortant des établissements de pisciculture et de bien d'autres fonctions qui demandent de nombreux voyages et exigent de la fatigue et du travail.

La moyenne des salaires des officiers des pêcheries des différentes provinces, peut s'établir ainsi : 115 officiers dans Québec, avec un salaire moyen de \$246 ; 87 officiers dans Ontario à \$216 ; 285 dans la Nouvelle-Ecosse à \$72 ; 115 dans le Nouveau-Brunswick à \$104 ; 38 dans l'île du Prince-Edouard à \$83.

Je ne suis pas au fait des devoirs que ces officiers ont à remplir dans Ontario, et il peut exister des raisons pour cette différence; mais je suis sûr que dans Québec cette disproportion de travail n'existe pas et je tiendrais à savoir de l'honorable ministre quelles sont les raisons de cette différence et lui demander que justice soit faite, s'il n'en existe pas de valables.

Si les employés des provinces maritimes étaient suffisamment payés, ceux d'Ontario et de Québec se trouve-

raient payés au-delà de la valeur de leurs services.

SIR SAMUEL L. TILLEY : L'honorable député de Charlotte (monsieur Gillmor) a destitué un officier de son comté en 1874, et l'a remplacé par plusieurs autres, ce qui, naturellement, a amené une augmentation de dépenses.

M. GILLMOR : L'honorable ministre des finances a rappelé un fait défavorable à son gouvernement.

En 1872, je briguais un siège au parlement. A cette élection un officier des pêcheries du nom de B. Cunningham, a soutenu ma candidature. J'ai été défait et Cunningham a été destitué, pour raisons politiques seulement, car jamais une accusation n'avait été portée contre lui.

Il avait à cette époque un salaire qui ne dépassait pas \$50 par année.

Monsieur Andrews fut nommé son successeur avec un salaire de \$200 par année, dépenses de voyages payées à part, ce qui constituait, je crois, une augmentation de \$50.

Aux élections de 1874, j'ai remporté la victoire et j'ai demandé la destitution de monsieur Andrews, en même temps que la réinstallation de Cunningham, ce qui fut fait, mais ce dernier n'a pas obtenu le salaire de monsieur Andrews, on lui a accordé seulement celui qu'il avait auparavant, et qui a été légèrement augmenté depuis.

Ce n'était pas pour moi une besogne agréable de faire destituer M. Andrews, mais justice devait être rendue à M. Cunningham.

M. MacKAY : Avant que l'item relatif à la pisciculture et aux bancs d'huîtres soit adopté, je désire parler de la location d'un banc d'huîtres dans le comté que je représente. Il a été loué, en 1867, à certaines conditions qui n'ont jamais été remplies. Depuis que le bail de location a été accordé, les cultivateurs ont été privés de l'engrais de coquillages (Mussle mud) qu'ils avaient l'habitude de venir recueillir dans cet endroit. Cet engrais est excellent et très recherché ; on l'expédie dans l'intérieur quand on peut s'en procurer. Le locataire n'a jamais rien dépensé pour la culture des huîtres, et la population de l'Île du Prince-Edouard attache un tel prix à cet engrais, qu'elle a demandé au gouvernement de réduire le tarif de son transport dans

M. GILLMOR.

l'intérieur de l'Île. Ainsi donc mon comté se trouve privé de l'usage de cet engrais, simplement parce que le locataire égoïste ne veut pas l'employer et défend à qui que ce soit de l'enlever. La continuation de ce bail serait une grande injustice pour la population que je représente.

SIR JOHN A. MACDONALD : Quelle est la durée du bail ?

M. McKAY : Dix-huit ans. Il n'y a aucune raison de le continuer. Les documents qui y étaient relatifs ont été soumis à la Chambre il y a trois ans, mais rien n'a été fait. En les examinant attentivement on se rendra compte que le bail doit être annulé.

M. POPE (Queen, I. P.-E.) : Le bail de cette propriété a été accordé par le gouvernement local, et par conséquent je ne vois pas comment le gouvernement fédéral ou le département de la marine pourraient priver le locataire de la jouissance de la chose louée.

M. McKAY : Le bail a été passé avant la Confédération par le gouvernement local. Après l'accomplissement de l'Union, il devenait sans valeur sans la sanction du gouvernement fédéral et en conséquence on a accompli les formalités nécessaires qui en font un bail accordé par ce gouvernement.

M. POPE (Queen, I. P.-E.) : Je prendrai des renseignements.

M. BORDEN : Quatre officiers du département des pêcheries ont été destitués dans le comté de King, sans un mot d'explication sur les raisons de leur renvoi.

M. POPE (Queen, I. P.-E.) : Ils ont été destitués parce qu'ils étaient incapables et qu'ils négligeaient leurs devoirs.

M. ANGLIN : Ils n'ont peut-être pas voté du bon côté.

M. BORDEN : Sur les rapports de qui ont-ils été destitués.

M. POPE (Queen, I.P.-E.) : Si l'honorable monsieur demandait les rapports selon l'ordre ordinaire, ils seraient soumis à la Chambre.

M. BORDEN : Il me semble que j'ai le droit de savoir pourquoi ces changements ont été faits. J'ai entendu dire que ces messieurs avaient été destitués pour des raisons d'économie, mais cela ne peut pas être, car on a fait de nouvelles nominations. C'était un simple prétexte pour se défaire d'employés que l'on supposait ennemis de l'administration actuelle

et les remplacer par des amis du gouvernement. Il n'est que juste que je prenne connaissance du rapport.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je ne voudrais pas interrompre mon honorable ami, mais il me semble qu'il aurait dû donner avis de cette interpellation et alors il aurait obtenu tous les renseignements qu'il désire.

M. MACKENZIE : C'est une chose très ordinaire que de porter une plainte relative à un grief, pendant la discussion des estimations. Lorsque je siégeais de l'autre côté de la Chambre, j'ai entendu maintes fois demander des questions semblables.

SIR JOHN MACDONALD : Et je n'en fais pas le moindre doute, vous vous y êtes opposé.

M. BORDEN : Il s'agit de voter un crédit pour les salaires des gardiens et garde-pêche. Or, il y a eu trois gardiens et un garde-pêche de démis, et je tiens à savoir pourquoi. J'ai entendu maintes fois poser des questions semblables sur un vote de crédit. J'ai donné avis d'une question....

SIR JOHN A. MACDONALD : Alors l'honorable député s'écarte entièrement de l'ordre puisqu'il discute une question dont il a donné avis.

M. BORDEN : Je ne vois pas pourquoi le très-honorable monsieur agit ainsi avec moi, vu qu'ayant été contraint de m'absenter une partie de la session, je n'ai pu présenter de motions ni donner d'avis. J'ai en effet donné un avis, mais depuis ce moment l'honorable premier nous a annoncé que le mercredi, seul jour consacré aux affaires n'étant pas d'intérêt général, serait dorénavant employé à la considération des projets de loi du gouvernement, et par conséquent je n'ai aucune occasion de poser ma question.

Je demanderais donc à l'honorable monsieur de me fournir maintenant, par pure courtoisie, l'information que je demande, c'est-à-dire de me faire savoir si le gouvernement a reçu quelque rapport sur l'affaire qui fait le sujet de ma question, quelle conduite il se propose de tenir et aussi s'il a l'intention de produire le rapport sur lequel ces employés ont été démis.

SIR JOHN A. MACDONALD : Après les remarques de l'honorable monsieur, je ne puis m'opposer à ce qu'il sou-

lève une question que, strictement, il n'a pas le droit d'amener maintenant devant la Chambre. S'il veut bien peser sa questions demain, nous y répondrons.

En réponse à M. SMITH,

M. POPE (Queen, I. P.-E.) : L'augmentation du crédit pour les garde-pêche de Manitoba, qui de \$200 a été porté à \$1,000 cette année, a pour but de protéger le poisson d'une manière plus efficace.

L'an dernier le crédit était insuffisant.

En réponse à M. BORDEN,

M. POPE (Queen, I. P.-E.) : Les instructions données aux inspecteurs des pêcheries les obligent à dénoncer tout officier qui ne remplit pas son devoir, sans tenir compte de ses opinions politiques.

Une dénonciation amène la destitution.

M. PLUMB : L'établissement de pisciculture de Newcastle, Ontario, a pleinement réussi, comme peut l'établir le fait qu'on a pris à l'embouchure de la rivière Niagara des poissons qui y avaient été éclos.

De récentes expériences ont aussi démontré que l'alose s'acclimaterait très bien et se reproduirait dans le lac Ontario. Monsieur Seth Green, le fameux pisciculteur des Etats-Unis, a lâché dernièrement plusieurs bancs d'alose à Rochester, et le lac Ontario se peuple maintenant de ce poisson.

PLUSIEURS VOIX : A la question ! A l'ordre !

SIR JOHN A. MACDONALD : Je dois protester contre la manière irrespectueuse avec laquelle on traite mon honorable ami de Niagara, un des membres les plus remarquables du parti conservateur. Un tel tumulte est une honte pour l'opposition, et s'il se renouvelle, il attirera des représailles contre ce parti. L'opposition a été bien traitée par la majorité, et elle ne sait pas la payer de retour.

SIR RICHARD CARTWRIGHT : Je m'objecte naturellement au langage dont vient de se servir le très honorable monsieur. Les députés qui ont interrompu l'honorable représentant de Niagara ne sont pas les membres de l'opposition, mais bien des membres du parti du gouvernement. L'opposition désire hâter l'adoption des estimations, mais non pas entraver la marche des affaires. Les

menaces de l'honorable premier ne sont pas justifiées en cette occasion.

SIR JOHN A. MACDONALD : L'honorable député n'a pas d'yeux en arrière de la tête, sans cela il aurait vu que les interruptions provenaient d'honorables messieurs de son parti. Je pourrais citer les noms de quelques-uns d'entre eux, et je suis fort tenté de le faire.

M. ANGLIN : L'opposition n'est pas responsable des interruptions soulevées par le discours de l'honorable député de Niagara, quoique ces membres aient été souvent dérangés par les murmures mal-séants des partisans du gouvernement.

M. PLUMB : Le crédit affecté aux établissements de pisciculture a été bien employé; le travail a été bien fait et les résultats sont des plus encourageants. L'année dernière des bancs considérables de poisson blanc, provenant d'œufs éclos à Newcastle, sont entrés dans la rivière Niagara.

Je voudrais savoir si l'honorable ministre de la marine a l'intention de faire examiner la rivière Niagara afin de décider s'il ne serait pas utile d'y faire quelque dépense pour la multiplication du poisson blanc, qui constitue un article important pour l'alimentation. Je crois qu'il est dans l'intérêt du public que cette demande reçoive un accueil favorable, car le Niagara fournit des quantités considérables de ce poisson à Toronto, Hamilton et Sainte-Catherine. Je pense avoir le droit de réclamer cette petite faveur pour ce district, attendu qu'elle profitera à tout le pays.

M. POPE (Queen, I. P.-E.) : La demande de l'honorable député sera prise en considération, mais il n'est pas possible de rien détourner de ce crédit pour faire ce qu'il demande. Il pourrait seulement au paiement des salaires et aux déboursés relatifs au service des pêcheries. La petite augmentation qui a été demandée sera consacrée à l'ouverture de nouvelles pêcheries. En réponse à l'honorable député d'Huron-Centre, je dirai que l'item de \$800 est destiné au paiement de dépenses légales entraînées par des poursuites intentées contre le département, sous l'ancienne administration. Ces causes sont encore devant les cours.

Pourquoi l'honorable député n'a-t-il pas été aux informations durant les cinq ou six années que ses amis sont demeurés au pouvoir? Bon nombre de salaires ont été

fixés par l'ancien gouvernement et l'administration actuelle serait taxée d'extravagance si elle les augmentait. Un employé capable et assidu à ses devoirs doit être bien payé, mais la manière dont la surveillance a été accomplie et le fait que les garde-pêche sont quelquefois les plus redoutables braconniers, me porte à croire qu'ils sont suffisamment payés.

M. GILLMOR : Je n'ai pas eu l'intention d'accuser le gouvernement, j'ai dit seulement que je tiendrais à savoir seulement pourquoi les employés de Québec sont beaucoup plus payés que ceux des provinces maritimes, quoique leur service soit plus facile.

SIR SAMUEL L. TILLEY : On pourrait espérer une réduction en déplaçant un intelligent gardien nommé en 1875 dans le comté de l'honorable monsieur, et en nommant un certain nombre d'employés pour exécuter le travail qu'il avait à faire.

Le vote est adopté.

XIX.—INSTITUTIONS SCIENTIFIQUES.

OBSERVATOIRES.

152 Observatoire, Québec.....	\$ 2,400
do Toronto.....	4,800
do Kingston.....	500
do Montréal.....	500
do Nouveau-Brunswick.	1,200
153 Allocation pour les observatoires météorologiques, y compris les instruments et le coût des dépenses pour signaler les tempêtes.....	37,000

XX.—HOPITAUX DE LA MARINE POUR LES MARINS MALADES ET SANS RESSOURCES.

HOPITAUX DE LA MARINE.

154 Hôpitaux de la marine et des immigrants, Québec.....	\$20,000
155 Hôpital de Sainte-Catherine, Ontario.....	500
Hôpital de Kingston, Ontario....	500
156 Hôpitaux dans les provinces de Québec, Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick, Ile du Prince-Edouard et la Colombie britannique.....	35,000
157 Secours aux marins naufragés et invalides.....	8,000

XXI.—INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR.

158 Crédit nécessaire à ce service....	\$15,000
--	----------

En réponse à sir RICHARD CARTWRIGHT, M. POPE (Queen, I. P.-E.) : Nous avons à présent trois inspecteurs. Il y a beaucoup de navires de bois, incapables de résister à la mer et en conséquence le gouvernement doit prendre des mesures pour les empêcher de transporter des pas-

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT.

sagers. Les inspecteurs doivent avoir une connaissance parfaite de tous les navires. Ce service a produit un surplus de recettes de \$24,685 depuis la Confédération.

M. ANGLIN : Je pense que les honoraires d'inspection devraient être réduits. Il n'est pas juste de demander aux propriétaires de navires plus que ce qui est nécessaire pour couvrir les frais d'inspection.

XXII.—INSPECTION DES COMPAGNIES D'ASSURANCE.

159 Pour faire face aux dépenses se rattachant à l'inspection des compagnies d'assurance..... \$6,000

Résolutions à rapporter.

La Chambre reprend ses délibérations.

(En Chambre.)

Résolutions rapportées.

La Chambre s'ajourne à
une heure
dix minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 23 avril 1880.

L'Orateur prend son siège à trois heures.

PRIÈRE.

BILL CONSTITUANT LA COMPAGNIE CANADIENNE DE TÉLÉGRAPHE.

(M. McCarthy.)

RENVOYÉ A UN COMITÉ PERMANENT.

M. MACDOUGALL : Je désire attirer l'attention de la Chambre sur un rapport du comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, présenté hier à la Chambre. Il a rapporté au bill constituant la compagnie canadienne de télégraphe. Le bill a été déposé à un sous comité pour être étudié et amendé ; il a été rapporté par ce comité et subéquemment le comité général ordonna de le réimprimer tel qu'amendé ; j'ai entre les mains une copie du bill réimprimé, contenant ces amendements. Le rapport n'indique pas les raisons pour lesquelles ce bill a été rejeté.

Comme on le sait le mode ordinaire est d'établir que le corps du bill ne répond

pas au préambule, mais c'est ce que ne déclare pas le rapport. Il me semble que lorsque la Chambre défère un bill privé à quelque comité permanent pour obtenir un rapport, on doit tenir pour accordé qu'elle affirme ou approuve le but pour lequel il est présenté, et il est renvoyé à un comité qui a pour mission de l'étudier et de l'aider s'il le juge convenable. Ce bill se propose simplement d'accorder une charte à un certain nombre de personnes qui demandent au parlement l'autorisation de construire une ligne ou des lignes télégraphiques dans ce pays.

C'était la politique du gouvernement du Canada et c'est aussi la politique de celui de la Confédération, d'accorder tout l'encouragement possible aux personnes qui consacrent leurs capitaux à l'amélioration et à l'extension des lignes télégraphiques.

De fait, en vertu de l'acte général relatif à l'organisation des compagnies à fonds social, des personnes peuvent s'associer pour l'établissement de lignes télégraphiques et obtenir leur charte, sans qu'il soit nécessaire pour elles de se présenter au parlement.

Personne ne viendra soutenir qu'il est contraire à une sage politique et aux intérêts publics de faire naître la concurrence quand il s'agit de semblables questions.

On ne peut invoquer, il me semble, aucun motif d'intérêt public pour refuser sans raison un privilège à une compagnie qui est disposée à employer son capital à faciliter les communications de ce genre. Nous entendons parler chaque jour de merveilleuses améliorations dans le système de télégraphie et nous semblons ignorer que de nouvelles découvertes peuvent être faites, que de nouveaux brevets peuvent être pris et que par conséquent de nouvelles organisations peuvent désirer placer leurs capitaux dans des entreprises de ce genre.

Il me semble que le parlement a toujours eu pour habitude de favoriser ces sortes d'entreprises, et il n'y a aucune raison valable pour refuser à ces messieurs le privilège qu'ils demandent. Ils ont donné avis ; ils ont déposé les honoraires requis ; le bill a été lu et déposé au comité, et il nous est renvoyé maintenant avec un rapport recommandant le remboursement des honoraires.

Je crois que lorsque ce rapport a été

adopté, il n'y avait pas un quorum au comité. Je me trouvais à ce moment dans la salle du comité et j'ai été bien surpris d'entendre les déclarations qui ont été faites et les arguments qui ont été employés par quelques-uns de ses membres, en faveur du renvoi du bill.

Je ne suppose pas que ces déclarations et arguments aient du poids dans cette Chambre ; c'est pourquoi je tiens à connaître son opinion sur la question, et savoir si nous allons adopter une nouvelle politique et empêcher dorénavant les particuliers ou les compagnies d'entreprendre la construction de lignes télégraphiques, en concurrence avec celles qui existent aujourd'hui.

On n'ignore pas qu'une des compagnies qui a reçu sa charte en vertu de la loi que j'ai citée, s'est fait acheter—pour me service de l'expression vulgaire. Elle appartient maintenant à Jay Gould, le grand spéculateur de Wall street, New-York. Les directeurs de la compagnie sont de simples serviteurs auxquels il donne tant par année pour exécuter ses ordres.

Tant qu'il n'y a pas de plaintes à faire sur le service des compagnies existantes, tant que les dépêches sont transmises à bon marché, je pense que le public n'a pas à s'inquiéter de savoir d'où viennent les capitaux, ni où se trouve le siège de l'administration.

Mais le fait qu'une compagnie se trouve en mains étrangères ne constitue pas une raison de nature à nous permettre d'empêcher d'autres personnes, résidant dans ce pays ou ailleurs—que leur capital doit être fourni par l'Angleterre ou New-York—d'établir, si elles le désirent, des lignes télégraphiques en Canada.

Il me semble que l'intérêt public demande qu'on ne mette aucune entrave aux nouvelles entreprises, qu'on favorise même la concurrence, en vue principalement de la grande lutte engagée aux Etats-Unis entre les deux compagnies rivales pour obtenir le monopole.

Cette question nous concerne peu, mais lorsque nous voyons des capitalistes disposés à se former en association pour faire concurrence à ces compagnies, je ne vois pas pourquoi, prévoyant surtout les avantages que nous pourrions retirer de la compétition, nous irions dire qu'il n'y aura plus de nouvelles compagnies de télégraphe au Canada, et que la population de ce pays doit se préparer à subir

M. MACDOUGALL.

toutes les exigences que pourraient leur imposer les deux compagnies existantes.

Je pense que ce principe est entièrement contraire à l'opinion du parlement, c'est pourquoi je propose :

“ Que le bill (No. 54) devant constituer la compagnie Canadienne de Télégraphe soit renvoyé au comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes, avec instruction de l'examiner de nouveau et de faire rapport à cette Chambre.”

M. CAMERON (Victoria-Nord) : Je soulève une question d'ordre afin qu'il soit décidé si avis de cette motion n'aurait pas dû être donné.

La raison pour laquelle je soulève cette question de discipline parlementaire, est que l'honorable député, sur la proposition duquel il a été déclaré que le corps du bill ne répondait pas au préambule, n'occupe pas son siège à présent, et je pense qu'il n'est que juste qu'il indique à la Chambre les raisons qui ont poussé le comité à agir comme il l'a fait.

M. MACKENZIE : La question dont il s'agit est de si haute importance que je pense qu'il ne serait pas juste, à une époque aussi avancée de la session, de retarder ce bill pour le bon plaisir d'un député, quel qu'il soit.

Je partage la manière de voir de l'honorable représentant de Halton, (M. Macdougall). La Chambre n'a pas eu l'habitude, jusqu'à présent, de considérer en premier lieu, lorsqu'un bill lui est soumis, s'il aura pour but de créer ou non une concurrence. J'ai soulevé moi-même cette objection devant le comité. Nous avons eu pour coutume de donner libre essor à la concurrence pour ce qui concerne les chemins de fer, les télégraphes, et autres entreprises du même genre. Nous avons déjà adopté, cette session, un bill constituant une compagnie de télégraphe, et ce fait me paraissait devoir faire disparaître entièrement toutes les objections que l'on pourrait opposer à un autre bill de semblable nature. S'il n'était pas inconvenant de parler de ce qui s'est passé en comité, j'indiquerais quelques-unes des raisons que l'on a données et qui, à mon avis, peuvent difficilement porter le nom de raisons.

SIR JOHN A. MACDONALD : L'honorable député peut parler, en termes

généraux, des objections qu'il a entendues opposer à ce bill.

M. MACKENZIE : J'ai entendu dire par exemple, dans un autre lieu, au sujet de ce bill, que les noms qui étaient donnés n'avaient pas assez de poids pour nous rendre justifiables de considérer toute mesure en vertu de laquelle une compagnie pouvait se proposer de créer une concurrence. Je diffère entièrement d'avis ; car il me semble que les noms des pétitionnaires sont au nombre des meilleurs du pays. On a prétendu aussi qu'on demandait ce bill dans le but de former une combinaison qui ne pouvait s'effectuer si ses organisateurs ne possédaient pas ce bill dont il se serviraient comme d'une menace pour forcer d'autres compagnies à accepter leurs conditions.

C'est là la principale allégation et de fait la seule objection raisonnable que j'aie entendue contre l'adoption du bill. Cette idée a acquis tant de force que c'est à peine si deux ou trois membres du comité ont exprimé une opinion contraire. Si le parlement avait eu l'habitude de considérer la question de concurrence, la chose eût été différente.

Je suis le premier à croire qu'il y a eu une concurrence injuste dans la construction des chemins de fer qui, dans certains cas, a empêché le capital d'être employé à des entreprises plus utiles, et malgré cela nous n'avons rien fait pour arrêter la compétition. L'honorable député de Halton a fait remarquer que cette compagnie pourrait obtenir une charte sans s'adresser à la Chambre.

Elle pourrait en effet obtenir des pouvoirs limités, en vertu du chapitre 66 des statuts refondus du Canada, mais une charte de ce genre ne lui serait d'aucune utilité, car elle ne serait valable que pour Ontario et Québec. Je suis donc en faveur de la motion de l'honorable représentant de Halton, demandant que le bill soit renvoyé au comité, mais je suggérais à l'honorable député d'en supprimer la dernière partie relative aux instructions adressées au comité.

M. BLAKE : Je n'ai pas l'intention d'exprimer une opinion sur les mérites de la question, mais il me semble que nos règlements ne nous permettent pas de faire autre chose que de renvoyer le bill au comité. A moins d'avoir le sentiment des auteurs du bill, je ne crois pas qu'un

comité puisse sans enfreindre les règlements et sans faillir à son devoir, faire un rapport du genre de celui qu'il a présenté.

M. CAMERON (Victoria-Nord) : L'honorable député qui était chargé du bill a fait sa motion en la manière ordinaire, et c'est à sa demande que le comité a fait ce rapport.

M. BLAKE : Rien ne nous prouve que le comité ait agi d'après son consentement. Voici du reste ce que dit à ce sujet la règle 65 :

“ Lorsque le comité auquel a été envoyé un bill privé fait rapport à la Chambre que le préambule de ce bill n'est pas prouvé à sa satisfaction, il doit aussi exposer les raisons sur lesquelles il s'appuie pour en venir à cette décision, et nul bill, dont il est ainsi fait rapport, ne doit être porté sur les ordres du jour, à moins d'un ordre spécial de la Chambre.

“ 2. Tout bill privé autrement rapporté à la Chambre par tel comité, sera placé pour sa deuxième lecture sur l'ordre du jour suivant la réception du rapport, pour être considéré en comité général, dans l'ordre de présentation, c'est à dire après les bills renvoyés à un comité général.”

S'il y a eu assentiment de la part des auteurs du bill, le rapport devrait en faire mention. Sans cet assentiment, le comité n'avait que deux choses à faire, ou de rapporter que le préambule était prouvé et les clauses adoptées avec ou sans modifications, ou de rapporter que le préambule n'était pas prouvé et en ce cas, indiquer les raisons qui motivaient le rapport. La Chambre aurait pu agir sur ces raisons et décider si malgré le rapport du comité, le bill devait être placé de nouveau sur les ordres du jour.

Je crois donc que le rapport est irrégulier et que le bill devrait être renvoyé au comité afin qu'il en dispose selon les règles de la Chambre.

M. MACKENZIE : Il a été présenté une motion en comité établissant que le préambule n'était pas prouvé, et le président l'a déclarée régulière. Ainsi donc le rapport qui figure dans nos minutes n'est pas exact.

M. LANGEVIN : La prétention de l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) est parfaitement juste ; le comité aurait dû mentionner dans son rapport comment il a agi. Comme il ne l'a pas rédigé comme il aurait dû le faire, c'est une bonne raison pour le renvoyer afin qu'il soit fait un rapport convenable. Je ne crois pas, comme l'honorable député de

Halton (M. Macdougall) que le comité n'a pas à prendre en considération l'opportunité d'adopter un bill de ce genre ou celle de le rejeter.

C'est une chose que nous faisons tous les jours. L'honorable député était présent lorsque nous avons considéré un bill relatif à une nouvelle charte pour un chemin de fer devant traverser les comtés de Huntington, Châteauguay et un autre comté. Qu'a fait le comité dans ce cas ? Il a déclaré qu'il n'était pas à propos d'avoir deux lignes en concurrence dans ces comtés. Nous voulions voir si la compagnie existante se conformerait à sa charte l'année suivante. L'autre jour nous avons eu à considérer une autre charte autorisant la construction d'un chemin de fer d'Emerson dans l'Ouest.

Nous avons découvert des raisons s'opposant à l'adoption du bill, et après avoir discuté la question, si le projet de loi n'avait pas été retiré par son auteur, nous aurions déclaré que le préambule n'était pas prouvé. Ceci est strictement dans les limites des droits et privilèges d'un comité.

Nous ne constituerions pas un comité si nous n'avions pas le droit de déclarer s'il est opportun d'accorder la demande d'un pétitionnaire. Je n'entends pas dire que l'honorable député de Halton n'ait pas raison au point de vue auquel il envisage la question.

Il pense que nous devrions avoir une autre compagnie. Une grande majorité du comité a déclaré, au contraire, que la chose n'était pas utile. Elle a montré que nous avions déjà deux compagnies travaillant côte à côte en opposition, que les intérêts du service public se trouvaient parfaitement garantis, et j'ai entendu dire aussi qu'il n'y avait pas un courant d'affaires assez fort au Canada pour nécessiter la création d'une nouvelle ligne, en concurrence avec les deux autres, et en conséquence la nouvelle charte ne pouvait être accordée.

Quant à ce qui a trait à la motion en elle-même, je crois que le rapport aurait dû être plus complet, et je ne suppose pas que l'honorable premier ministre s'oppose à la motion demandant que le bill soit renvoyé au comité.

M. CASEY : Je répondrai à la prétention de l'honorable député de Halton que la pratique relative aux bills privés, se trouve clairement exposée dans le traité de Todd. La question d'opportunité a été

entièrement laissée au comité, et il me semble qu'une motion semblable à celle qu'a présentée l'honorable député devrait être accompagnée de fortes raisons établissant pourquoi la décision du comité doit être renversée, car sa proposition est contraire aux règles de pratique que nous avons suivies jusque-là sur ces questions.

M. CAMERON (Victoria-Nord) : La motion de mon honorable ami le député d'Halton demande que le rapport soit renvoyé au comité des chemins de fer avec instruction de reconsidérer le bill et de le rapporter à cette Chambre.

Cette motion, dans la forme dans laquelle elle a été présentée, accompagnée des raisons que mon honorable ami a données à son appui, équivaut à un blâme direct infligé au comité pour sa conduite en cette affaire, et si nous avons à discuter la question sur les raisons alléguées par l'honorable député, il y aura beaucoup à dire sur les motifs qui pourraient faire rejeter la décision du comité.

Si j'ai bien compris l'honorable député de Durham-Ouest, il prétend qu'en vertu des règles générales, lorsqu'un comité rapporte qu'un préambule n'est pas prouvé, il doit aussi rapporter les raisons qui motivent sa décision.

Ce rapport a été présenté hier et a été adopté par la Chambre, et je pense qu'il est trop tard pour le déférer à un comité, attendu que ce renvoi n'est aucunement nécessaire, car le seul rapport qu'il puisse faire, si on en juge par ce qui a dû se passer devant lui, est qu'il n'est pas opportun de faire droit à la demande des pétitionnaires, et il n'y a pas de doute que c'est là la conclusion à laquelle en est déjà arrivé le comité.

M. BLAKE : C'est ce que nous voulons savoir.

M. CAMERON : Je prétends qu'il n'est pas nécessaire que le comité mentionne autre chose dans son rapport que le préambule n'est pas prouvé, parce qu'il n'a pas été jugé opportun de faire droit à la demande des pétitionnaires.

M. BLAKE : Il doit motiver sa décision.

M. CAMERON : L'esprit de cette règle n'a jamais été d'astreindre le comité à un long exposé des raisons pour et contre qui l'ont engagé à ne pas accorder une demande contenue dans une pétition. Tous les comités doivent faire un rapport,

pour l'information de la Chambre, indiquant la partie du préambule qu'ils ne jugent pas prouvée.

Le principe posé par mon honorable ami est que la doctrine du libre-échange devrait s'appliquer aux compagnies de télégraphe. Je pense que c'est établir un principe mauvais et dangereux qui aura pour résultat immédiat que l'on demandera et obtiendra une charte sans aucune intention de former une compagnie, mais dans le but de réaliser de l'argent en la mettant en vente.

Nous avons vu quelques législatures accorder des chartes sans discernement, et c'est ce qui a donné naissance à toute une classe de tondateurs de compagnies et de vendeurs de chartes.

Ces gens là obtiennent une charte et la mettent en vente sur les marchés monétaires du monde ou bien vont trouver d'autres compagnies constituées dans le même but et leur disent : " Si vous n'achetez pas cette charte nous établirons une compagnie en concurrence avec la vôtre."

Ils se servent des pouvoirs que le parlement leur a donnés pour faire du chantage. J'espère que c'est là une erreur dans laquelle nous ne tomberons plus, et que nous n'accorderons de nouvelle charte à une compagnie que lorsque nous aurons la preuve que son établissement est utile à l'intérêt public et que les personnes qui en font la demande sent de bonne foi et veulent en effet organiser une entreprise.

Dans ce cas en particulier nous pouvons présumer ce qui a été dit ici, que le comité était d'opinion qu'il existait déjà un nombre suffisant de compagnies de télégraphe instituées en vertu de chartes, sans autoriser une nouvelle compagnie à faire des affaires dans Manitoba et le Nord-Ouest, et à étendre sa ligne jusqu'à la Colombie britannique, et que les compagnies existantes suffisant amplement aux besoins du pays il n'était pas de l'intérêt public d'en constituer une nouvelle.

Mon honorable ami a jugé à propos de faire quelques remarques relatives à l'une des deux compagnies qui, à ce qu'il prétend, aurait été vendue à Jay Gould. Le fait qu'il avance est complètement inexact.

Ayant eu quelques rapports professionnels avec la compagnie, je suis en position

de dire qu'il est faux qu'elle ait été vendue à Jay Gould.

Il se trouve en rapport avec elle simplement par sa souscription de \$230,000 d'actions, soit moins du quart du capital. \$230,000 d'actions n'étant pas placées, monsieur Gould a souscrit pour ce montant à prix débattu ; il a payé en argent et à moins qu'il n'ait disposés ses actions, il possède un peu moins d'un quart du capital-actions de la compagnie. Il a payé sa souscription en espèces, et le montant qu'il a versé a été employé à payer, dans la mesure du nécessaire, la dette flottante de la compagnie et à prolonger ses lignes sur l'étendue du pays.

Depuis cette transaction la compagnie a passé un bail avec une de ces compagnies que mon honorable ami appelle avec emphase "une de ces gigantesques compagnies des États-Unis qui viennent apporter ici la guerre du télégraphe."

En vertu de la convention, la *Dominion Company* travaille de concert avec l'*American Union Company*, de la même manière, et en vertu des mêmes arrangements qui existent entre la compagnie de Montréal et le *Western Union Company*. Personne, je suppose, ne pourra dire que le Canada ne possède pas toutes les facilités voulues de communications télégraphiques.

Beaucoup même croient que les avantages dont nous jouissons sont trop considérables, et que nos villes et cités sont encombrées, outre mesure, de poteaux de télégraphe, et cette année on a longuement discuté en comité la question de savoir s'il était opportun de permettre aux compagnies de télégraphe d'étendre davantage leurs communications dans l'intérieur des villes et cités du Canada, parce que cette extension cessait d'être un avantage pour le public, et devenait un inconvénient. Je ne vois pas la position dans laquelle nous trouverions placés si nous autorisions une nouvelle compagnie de télégraphe.

Je suppose que la nouvelle compagnie serait obligée de poser ses poteaux au milieu de la rue, les deux autres ayant les leurs de chaque côté de la voie publique dans toutes les villes du Canada.

Mon honorable ami, le député de Lambton, commet une erreur en disant que la position financière des messieurs dont les noms figurent dans la pétition

est attaquée. Ce qui a été mis en doute était l'intention *bonâ fide* des pétitionnaires d'organiser une association et d'employer leurs propres capitaux à l'établissement d'une nouvelle compagnie de télégraphe. La comité a du sans doute avoir eu connaissance d'une série d'articles de journaux, qui ont fait le tour de la presse de tout le pays, et qui dressaient l'épouvantail d'une fusion des compagnies de télégraphe existantes en disant : "Oui, vous devez accorder cette charte à la compagnie canadienne de télégraphe, car si vous ne le faites pas, vous vous trouverez placés à la merci de Jay Gould et de quelques autres capitalistes qui vont acheter nos compagnies." Un fonctionnaire de l'une de ces deux compagnies a déclaré que la rumeur d'un projet de fusion n'avait pas le moindre fondement et que, dans l'état actuel des affaires, il n'y avait pas la plus faible probabilité de fusion, d'union, ou d'arrangement d'aucune sorte entre les deux compagnies.

Mon honorable ami a dit que les deux compagnies des Etats-Unis soutenaient une lutte acharnée et incessante, que l'une de ces compagnies américaines était liée avec l'une des nôtres qu'elle contrôlait et que l'autre avait des rapports semblables avec la seconde, de sorte que la guerre qui sévit aux Etats-Unis allait être transportée ici.

Il est aduhs que nous avons toutes les facilités de communications télégraphiques que nous pouvons désirer et que nous n'avons pas à nous alarmer à l'idée que nous allons nous trouver à la merci d'un capitaliste ou de l'une de ces deux compagnies, et à moins que nous ne soyons disposés à admettre que la création d'une nouvelle compagnie soit une nécessité publique, il me semble que le parlement fera preuve de discernement en refusant l'octroi de cette nouvelle charte. Pour ces raisons je crois que la motion ne peut être adoptée sous cette forme. Quant à l'objection de l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake), elle ne repose que sur une question de forme et elle aurait dû être soulevée au moment où le rapport a été présenté.

M. MACDOUGALL : Je n'ai aucune objection à modifier ma motion afin d'assurer la discussion de la question en comité général, ce qui est de la plus haute importance. Il n'y avait pas quorum du comité, lorsque le rapport a été adopté.

M. CAMERON.

M. CAMERON (Victoria-Nord) : On a insisté pour que le comité décidât la question sans quorum.

SIR JOHN A. MACDONALD : Puisque la Chambre sait qu'il n'y avait pas de quorum, il me semble que la question se trouve réglée. Je crois que la prétention de l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) établissant que les raisons auraient dû être mentionnées dans le rapport, est bien fondée. Je ne veux pas dire que le comité aurait dû donner des raisons détaillées, mais pour obéir aux règles, il aurait dû indiquer dans son rapport une raison générale. Comme le dit l'honorable député de Halton, le bill doit être renvoyé au comité comme s'il ne l'avait jamais examiné auparavant.

La motion est adoptée et le bill est renvoyé.

PRÉSENTATION DE BILL.

Le bill suivant (du Sénat) est présenté et lu la première fois :

"Bill (No. 112) expliquant et amendant de nouveau l'acte de tempérance du Canada, 1878."—(M. *Bowell*.)

SUBSIDES.

XXIV. EXPLORATION GÉOLOGIQUE.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité.)

160 Exploration géologique.....	\$50,000
161 Frais probables du transfert du musée de Montréal à Ottawa...	5,000

En réponse à M. MACKENZIE,

SIR JOHN A. MACDONALD : Le gouvernement est entré en négociations pour l'achat de l'ancien hôtel Clarendon, dans le but d'y établir le département des explorations géologiques en cette ville, le tout sujet à l'approbation du parlement. Il se propose de transférer à Ottawa les quartiers-généraux des explorations, en vertu des pouvoirs accordés sous le règne de l'ancienne administration et de l'intention exprimée par le gouvernement à la dernière session. Cet édifice a été acheté pour un prix raisonnable et le transfert doit avoir lieu dans le courant de l'été. Le gouvernement n'a pas l'intention de priver Montréal d'un musée géologique.

Il y aura un musée dans cette ville tout aussi bien qu'à Ottawa. On a pensé que le gouvernement pourrait établir un musée dans les deux localités.

M. MACKENZIE : L'honorable monsieur est-il en mesure de dire s'il a été pris des arrangements pour les travaux de cette saison et sur quelles parties du pays se porteront principalement les études des employés du département.

SIR JOHN A. MACDONALD : Cette information pourra sans doute être donnée lorsqu'on demandera le vote de concours.

Le vote est adopté.

XXV.—SAUVAGES.

ONTARIO ET QUÉBEC.

Gratuités annuelles :

162 Sauvages, Québec.....	\$3,200
Achat de couvertures de laine pour les sauvages âgés et infirmes, Ontario et Québec.....	1,600
Écoles des sauvages, Ontario et Québec.....	5,000
Annuités en vertu du traité Robinson.....	14,000

M. SCRIVER : Quelle est l'état actuel des affaires relatives aux annuités payables aux sauvages, en vertu du traité Robinson, sur le montant desquelles la province d'Ontario doit des arrérages considérables au gouvernement fédéral.

SIR JOHN A. MACDONALD : Il est à peu près le même que l'an dernier. Le gouvernement a des moyens de se rembourser, mais il ne les emploiera que dans le cas d'absolue nécessité.

Il faut espérer que cette question sera réglée en même temps que celle des frontières.

En réponse à **SIR RICHARD J. CARTWRIGHT.**

SIR JOHN A. MACDONALD : Une partie des terrains compris dans le traité Robinson se trouve dans les limites du territoire réclamé pour l'extension des frontières d'Ontario, mais elle forme une portion si peu considérable de ces terres, que la chose n'a pas une grande importance.

M. DAWSON : Les réclamations des sauvages des lacs Huron et Supérieur constituent, pour ainsi dire, une hypothèque sur ces terres, et comme le gouvernement d'Ontario en perçoit les revenus, la province devrait être obligée de payer les arrérages dus aux sauvages.

En examinant les faits avec impartialité, on se convaincra qu'il est dû encore une somme considérable aux sauvages, sous forme d'arrérages, et qu'il n'est pas juste de les frustrer.

On devrait rappeler Ontario au senti-

ment de ses obligations. J'ai la conviction que si la question était bien comprise, les sauvages seraient payés.

SIR JOHN A. MACDONALD : Le gouvernement fera ses efforts pour régler la question.

M. SCRIVER : Le gouvernement a-t-il pris sous considération l'affaire des sauvages d'Oka, afin de régler les difficultés qui durent depuis nombre d'années. Lorsque l'ancien gouvernement était au pouvoir, j'ai suggéré un mode de règlement aussi simple que raisonnable.

SIR JOHN A. MACDONALD : Quel est ce moyen ?

M. SCRIVER : J'avais proposé qu'une certaine partie des terres non occupées, dans le territoire du Nord-Ouest, soit mise de côté pour ces sauvages et qu'il leur soit accordé un octroi d'argent suffisant pour les aider à se déplacer et les mettre à même de construire des habitations sur leur nouvelle réserve.

Les messieurs du séminaire sont disposés à accorder une somme considérable si les sauvages consentent à se retirer, mais cette somme n'est pas assez élevée pour que leurs amis aient cru devoir les engager à l'accepter. Elle ne suffira pas aux frais de leur déplacement et ne leur permettra pas de se construire des habitations confortables et d'acheter des instruments aratoires et toutes les choses nécessaires pour assurer leur existence. J'espère que le gouvernement actuel prendra la question en sérieuse considération et qu'il parviendra à la régler d'une manière satisfaisante, et pour les messieurs du séminaire, et pour les sauvages.

SIR JOHN A. MACDONALD : L'honorable député a raison de dire qu'il faut que cette question qui a soulevé tant d'animosités soit définitivement réglée. On a suggéré, comme moyen de règlement, de concéder à ces sauvages une étendue de terre dans le Nord-Ouest. Les messieurs du séminaire consentent à verser une contribution de \$20,000 et les terrains leur resteront; l'argent sera consacré aux frais de déplacement des sauvages d'une localité à une autre. Les sauvages ont refusé cette somme, la jugeant insuffisante.

La cause est encore pendante devant les cours, quoique **M. McLaren** qui agitait pour l'ancien gouvernement et qui représente aujourd'hui l'administration actuelle ait reçu instruction de hâter la

cause et de ne rien épargner pour obtenir aussi promptement que possible un règlement final. Les messieurs du séminaire, s'appuyant sur leurs droits, défendent leur prétention qui, jusqu'ici, n'a pas été présentée avec succès devant les cours, ni de manière à motiver un jugement sur la question du titre du séminaire ou du droit que possèdent les sauvages en vertu de la concession.

Il est à espérer que le jugement sera obtenu d'ici à longtemps ; toutefois, je ne puis pas assurer que la question sera bientôt réglée. Quand à l'idée d'envoyer les sauvages au Nord-Ouest, je crois que le projet entraînerait des dépenses trop considérables, et je ne sais trop comment ils seraient accueillis par les blancs ou les sauvages fixés dans le territoire.

Les sauvages d'Oka seraient des étrangers, et il n'y a pas lieu de croire qu'ils soient de quelque utilité pour l'avancement de la colonisation.

M. SCRIVER : Je crains que la poursuite soumise actuellement aux cours, ne règle pas la question de titre. Je tiens mes informations de monsieur McLaren lui-même, et j'ai su de lui qu'il était désireux d'intenter devant les cours une poursuite de nature à décider le règlement de la question.

Il existe quelques difficultés techniques, qui m'a-t-on dit ne pouvaient être écartées que par le gouvernement, auquel on a demandé en vain d'intervenir.

SIR JOHN A. MACDONALD : Le gouvernement, par l'entremise du département de la justice, a insisté sur le prompt règlement d'une cause de nature spéciale qui s'est élevée entre le séminaire et les sauvages, afin d'obtenir une décision de la cour suprême. Malgré cela l'affaire n'est pas encore décidée. Les messieurs du séminaire ont exprimé le désir de soumettre la cause de manière à obtenir un jugement sur la question du titre.

M. DAWSON : Il a été question d'envoyer les sauvages d'Oka, à Algoma, mais je puis assurer la Chambre qu'ils seraient fort mal venus dans ce district, où il y a déjà de nombreuses bandes de sauvages qui nourrissent contre eux des haines héréditaires.

Si le gouvernement les envoie dans cet endroit, il sera obligé de les soutenir, car ils n'auront aucun moyen de gagner leur vie. Ils ne connaissent pas la pêche

SIR JOHN A. MACDONALD.

sur le lac Huron, qui est une véritable mer intérieure, n'ayant pêché jusqu'ici que dans des cours d'eau abrités ou dans les lacs de l'intérieur.

Ils utilisant ici leurs bras comme conducteurs de radeaux ou voyageurs, mais au lac Huron, ou au lac Supérieur où le commerce de bois est presque nul, ils ne trouveraient que difficilement l'occasion de se rendre utiles. Il serait mieux de les laisser dans le Bas-Canada.

NOUVELLE-ECOSSE.

163 Sauvages de la Nouvelle-Ecosse, secours, etc..... \$4,500 00

NOUVEAU-BRUNSWICK.

164 Sauvages du Nouveau-Brunswick, secours, etc..... 4,500 00

M. ANGLIN : Ces sauvages ne font aucun progrès dans la voie de la civilisation. On n'a rien fait, si ce n'est dans une localité ou deux, pour leur donner des habitudes de travail ou les engager à se livrer à la culture.

On n'a fait qu'une tentative ou deux pour établir des écoles ; les sauvages vivent dans l'ignorance la plus complète. Le mode suivi actuellement pour la distribution de l'argent est peu satisfaisant, et comme les sommes à répartir sont minimes, elles se produisent aucun bien.

Le traitement et les dépenses de voyage de deux commissaires des sauvages absorbent presque un tiers du crédit. L'ancien système de distribution gratuite, sous le contrôle des prêtres catholiques, était beaucoup plus satisfaisant pour les sauvages qui sont catholiques.

Je demanderais, au nom de ces pauvres sauvages, que le fond qui leur est voté soit mieux administré et plus convenablement distribué. On peut faire beaucoup pour les civiliser et les habituer au travail.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Le rapport relatif aux affaires de ces pauvres sauvages a-t-il été publié ?

SIR JOHN A. MACDONALD : Le rapport est prêt depuis quelque temps ; on n'attend plus pour sa publication que le rapport relatif au Nord-Ouest.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Il est difficile de discuter ces items sans avoir le rapport ou sans posséder au moins des informations suffisantes. Les estimations n'en contiennent pas.

SIR JOHN A. MACDONALD : Le

vote n'est qu'une répétition de celui de l'an dernier et de l'année précédente. Le département était si bien administré sous mon prédécesseur que j'ai continué à suivre la même pratique et à demander le même vote.

M. MILLS : Le très-honorable monsieur a fait dernièrement un discours à Ottawa dans lequel il exprimait une opinion contraire ; il a parlé d'une façon désavantageuse de mon administration et a fait l'éloge de celle de mon successeur, le ministre actuel.

Peut-être entretient-il maintenant une opinion plus juste de l'ancienne administration et plus défavorable de la nouvelle.

SIR JOHN A. MACDONALD : C'est peut-être un peu vrai.

M. MILLS : Le retard apporté à la présentation du rapport n'est pas à la louange de l'honorable ministre. D'ordinaire il est soumis au commencement de la session. Ces délais ne sont pas tolérables.

Le vote est adopté.

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

165 Sauvages de l'Île du Prince-Édouard, secours, etc. \$2,055

COLOMBIE BRITANNIQUE.

166 Sauvages de la Colombie britannique, secours, etc. 26,788
Exploration et commission des réserves 24,140

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Comment se propose-t-on de répartir cette somme ? Ce crédit est le même que celui qui a été voté l'an dernier.

SIR JOHN A. MACDONALD : Il sera distribué de la même manière que les précédents. Il y aura cependant un changement dans le système d'administration. La direction des affaires des sauvages a été partagée en deux divisions ; l'agence de la terre ferme et celle de l'île.

Nous avons pensé qu'il était préférable de confier les affaires des sauvages à un seul surintendant, au-dessous duquel se trouvera l'ancien fonctionnaire. **M. Trutch**, qui a été longtemps commissaire des terres publiques dans cette province, et qui a eu beaucoup à s'occuper de l'administration des affaires des sauvages, a été nommé à la place de **M. Sproat**, qui a donné sa résignation.

M. Trutch aura l'administration des terres que la province accordera au gouvernement fédéral pour la construction du chemin de fer du Pacifique. Il sera

chargé aussi par l'honorable ministre des chemins de fer de surveiller la construction de la ligne dans la Colombie britannique.

M. MILLS : L'honorable ministre pourrait-il dire si le montant affecté l'an dernier aux frais d'arpentage doit être dépensé avant l'expiration de l'année courante.

SIR JOHN A. MACDONALD : Il couvrira les frais d'arpentage jusqu'au premier juillet prochain.

M. MILLS : On avait voté l'an dernier un petit crédit à cette fin. Comment a-t-il été dépensé ? A-t-il été suffisant ou non.

SIR JOHN A. MACDONALD : Il n'a pas été entièrement employé, mais je suis informé qu'il sera probablement dépensé à la date du premier juillet de cette année.

M. MILLS : Nous ignorons jusqu'à quel point les réserves ont été arpentées. On pensait que ces sommes seraient affectées à l'arpentage des réserves sauvages.

Si le montant a été absorbé par les dépenses de la commission, et si les arpentages ne sont pas faits, il faudra une somme beaucoup plus considérable pour achever les opérations, et il serait très important de savoir si les limites de ces réserves ont déjà été définies par les arpenteurs accompagnant la commission, de connaître ce qu'il reste à faire et d'être fixé sur le montant des dépenses supplémentaires que nécessiteront les arpentages de la réserve.

SIR JOHN A. MACDONALD : Les arpentages se poursuivent actuellement. Dans ce but le commissaire a tout un personnel d'arpenteurs sous son contrôle. Je crois que, pour la plupart, les réserves sont bloquées.

Je dois dire que, pour ma part, j'ai été terrifié en voyant l'énormité du montant demandé ; il y a eu dans ce cas un gaspillage d'argent considérable, non-seulement l'an dernier, mais les années précédentes, et il me semble qu'on doit arrêter ces extravagances. Ce cas est un de ceux dans lesquels les connaissances pratiques de l'honorable député de **Bothwell**, (**M. Mills**) peuvent être d'une grande secours au gouvernement et à la Chambre, afin de prévenir des dépenses inutiles.

Comme les sauvages doivent être envoyés dans des réserves, le gouvernement se propose, au lieu d'envoyer des agents locaux résidents, d'employer des cultiva-

teurs expérimentés qui dirigeront le défrichement des réserves, moyennant une somme peu considérable, et qui guideront les sauvages dans leur nouvelle vie de liboureurs, laquelle sera adoptée certainement par beaucoup d'entre eux.

M. MILLS: L'ensemble de notre système d'administration, depuis un demi siècle, loin de civiliser les sauvages et de les habituer à compter sur eux-mêmes, à tendu à en faire une population dépendante.

Dans la Colombie britannique monsieur Duncan a été très heureux dans les efforts qu'il a tentés pour pousser les sauvages dont il avait la charge, à se suffire à eux-mêmes. On devrait essayer à diminuer les dépenses du département des sauvages; elles dépassent de beaucoup les proportions qu'elles devraient avoir, et il n'y a pas espérance de diminution pour l'avenir.

Il me semble que la politique du gouvernement doit être d'habituer les sauvages à compter sur leurs propres ressources. La politique que nous avons suivie, dans le passé, a été rétrograde, nous avons trop cherché à mettre développement matériel des sauvages au niveau de leur paresse et de leur insouciance.

Je ne doute pas que l'administration des affaires des sauvages, dans les anciennes provinces, ne puisse être considérablement améliorée. Je ne connais pas un seul établissement dans ces provinces où les sauvages ne vivent pas en antagonisme avec les blancs; il est un fait bien établi, c'est qu'ils sont très mal vus par leurs voisins. Il est encore une autre question qui mérite d'être prise en considération. Est-il est juste que les sauvages soient exempts de toute responsabilité, en particulier pour les transactions faites avec les blancs pour la fourniture d'articles nécessaires à leur existence? Je pense que cette immunité a pour résultat d'aider beaucoup à leur démoralisation et je suis d'opinion que le gouvernement doit reconsidérer sérieusement la question et aviser à l'adoption de nouvelles mesures.

Je n'ai pas de doute que si les institutions municipales étaient introduites graduellement chez eux, que si les sauvages de chaque réserve étaient appelés à élire une sorte de conseil, et à payer un certain montant de taxes, non dans une municipalité ordinaire, mais dans séparée et distincte dont ils auraient seuls le contrôle;

s'ils étaient obligés de pourvoir à l'entretien de leurs chemins, de leurs ponts, de soutenir leurs écoles, ils deviendraient moins apathiques et auraient plus de confiance en eux-mêmes.

Je puis citer l'exemple de beaucoup de sauvages qui ont quitté leurs réserves pour se mêler à la population blanche; ils ont été taxés dans la même proportion que les autres citoyens, et j'ai observé que quoique n'étant pas supérieurs comme intelligence au reste de leur race, ils avaient prospéré beaucoup plus que ceux qui ne s'étaient pas séparés de leurs frères.

Je crois que le système que nous avons suivi jusqu'ici, loin d'améliorer la position des sauvages ne fait que l'aggraver. Au Nord-Ouest où nous avons une population sauvage très nombreuse, si nous habituons des enfants de la forêt à compter sur la communauté pour pourvoir à leur subsistance, nous nous préparons bien des embarras. Cette question, dans son ensemble, se recommande à l'attention particulière du gouvernement, car il me semble que si les sauvages partageaient dans une plus large mesure les responsabilités qui pèsent sur la population blanche, leurs intérêts n'auraient qu'à y gagner. Nous suivons maintenant un système rétrograde qui ne peut que hâter la dégradation de ces pauvres déshérités.

M. BLAKE: Je pense que la question soulevée par mon honorable ami est digne de l'attention immédiate et sérieuse de l'administration. Quelle que soit l'opinion que nous puissions entretenir sur la politique qui a guidé l'administration des affaires des sauvages dans les anciennes provinces, une question de la plus haute gravité, tant au point de vue social que financier, se rattache aux sauvages du Nord-Ouest. Nous dépensons \$550,000 par année pour les sauvages et \$300,000 pour l'entretien de la police à cheval qui a été formée dans le but de les maintenir quoiqu'ils soient généralement paisibles. Ainsi donc, les sauvages du Nord-Ouest nous coûtent environ \$1,000,000 par année. Les produits de leur chasse diminuent tous les ans dans une proportion rapide. Le buffle n'approche plus des prairies comme autrefois.

L'honorable chef du gouvernement a demandé un vote spécial de \$200,000 pour nourrir les sauvages réduits à la famine, non pas autant par humanité que parce qu'il sait qu'ils ne mourront pas de faim

tant qu'ils pourront se partager le grain des colons. Cette question nous place dans une position très grave. En nous assujétissant à cette obligation annuelle, nous habituons les sauvages à compter sur nous pour obtenir de l'aide. Ils savent qu'ils peuvent se reposer sur notre prospérité pour leur fournir la nourriture que leur donnerait le buffle s'il était à leur portée et cette croyance s'affermirait chez eux de plus en plus.

Je suis loin de me plaindre des actes des gouvernements précédents, mais je pense qu'il n'est pas trop tard pour revenir sur nos pas et inculquer dans l'esprit des sauvages, dès que les circonstances le permettront, un sentiment d'indépendance et de responsabilité de nature à les pénétrer, autant que nous le pourrons, de l'idée qu'ils doivent subvenir à leurs besoins, d'une autre manière, sentiment qui remplacera chez eux la confiance aveugle qu'ils placent dans le gouvernement.

À présent ils ont la conviction que s'ils ne peuvent suffire aux nécessités de l'existence, leur grand-mère protectrice, le Canada, a des coffres inépuisables pour subvenir à leur nourriture.

Notre tâche, cependant, n'est pas désespérée. M. Morris, l'ancien lieutenant-gouverneur, une fois parlait, dans une conversation que j'avais avec lui, d'un sauvage qui importait directement d'Angleterre tout ce dont il avait besoin, afin de n'avoir aucune affaire avec les intermédiaires.

Ce cas est sans doute exceptionnel, mais il montre qu'il y a parmi les sauvages plus d'esprits pratiques que nous le supposons. J'ai lu des exemples de l'esprit d'indépendance dont ont fait preuve des sauvages, dans la Colombie britannique, et des aptitudes qu'ils possèdent pour le commerce et la spéculation.

Je pense que nous devons faire des efforts, plus considérables que ceux que nous avons déployés jusqu'ici, pour inculquer aux sauvages une plus grande confiance en eux-mêmes, au lieu de les habituer, comme nous l'avons toujours fait, à se fier sur nous; sans cela nos dépenses augmenteront et la population sauvage se dégradera de plus en plus.

M. THOMPSON (Cariboo) : J'approuve presque sans restriction les remarques de l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) mais je ne puis partager les vues de l'honorable député de Bothwell

(M. Mills) au sujet du projet d'accorder aux sauvages des institutions municipales.

Il y a deux ans, le chef d'une tribu de la Colombie britannique était arrivé à un âge avancé, et les sauvages désiraient élire un homme plus jeune à sa place. J'ai rencontré le jeune homme sur lequel se portait le choix de la tribu, et lui ai demandé s'il allait être nommé chef.

Il m'a répondu qu'il serait élu s'il le désirait, mais qu'il ne voulait pas travailler pour rien; s'ils me paient, ajouta-t-il, je n'ai pas d'objection à devenir chef. Il me dit qu'il avait été attaché en qualité d'interprète, durant un certain temps, à la commission des sauvages, et qu'il n'aspirait pas à la dignité de *tyhee* si elle ne lui rapportait aucun émolument.

Les sauvages de la Colombie britannique sont habitués, jusqu'à un certain point, à se suffire à eux-mêmes. Ils travaillent avec assuidité, pêchent dans les rivières, travaillent dans les mines, chassent dans les forêts, coupent du bois de chauffage pour les vapeurs, conduisent des attelages de bœufs à Cariboo et sont, en un mot, infatigables durant la saison d'été.

Bien entendu, lorsqu'ils ont amassé une somme de \$200 ou \$300, ils retournent à leurs wigwams.

Nous n'avons pas su diriger les affaires de cette commission des sauvages, instituée, je crois, lorsque l'honorable député de Bothwell était ministre de l'intérieur. Nous avons donné aux sauvages plus de terres qu'ils peuvent en cultiver.

Si l'on accorde au sauvage un espace restreint, il le cultivera avec soin, mais si on lui donne un trop grand nombre d'arpents, il exigera davantage. Actuellement, la question des réserves des sauvages cause beaucoup de mécontentement dans la Colombie britannique.

Je n'approuve pas le système américain, qui consiste à repousser les sauvages sur des réserves et à les contraindre d'y rester; jamais il ne pourrait être approuvé dans notre province. Les sauvages forment la classe la plus indépendante que je connaisse.

Parfois, quarante ou cinquante d'entre eux se rendent aux mines avec leurs chevaux durant l'été; ils travaillent généralement avec énergie et rendent plus de services que les blancs pour le transport des fardeaux à travers les montagnes. Le

mal est que trop souvent ils se trouvent en contact avec les Chinois qui leur fournissent du whiskey.

Depuis les événements de Chilicoten, en 1864, nous n'avons à enregistrer qu'un seul meurtre commis par un sauvage, dans les pays d'en-haut. Les sauvages sont paisibles et ils savent parfaitement que si un blanc vole l'un de leurs chevaux ou pénètre de force dans l'une de leurs habitations, il est sujet à la rigueur des lois au même titre que le sauvage.

Ils n'ignorent pas aussi que s'ils commettent un acte de nature à porter atteinte au repos public, ils sont punissables au même titre que les blancs, et que de fait, à part le droit de vote, ils jouissent des mêmes prérogatives que les blancs qui administrent le pays.

Ils sont contents de leur sort et ils demeureront satisfaits si nous n'envoyons pas au milieu d'eux un trop grand nombre de commissaires pour leur inculquer l'idée qu'ils sont les maîtres du pays. L'hiver dernier un événement lamentable s'est produit dans la Colombie britannique.

Quelques jeunes métis, dont le moins âgé avait seize ans et le plus vieux vingt-quatre, ont tué un constable, ainsi qu'un homme qui gardait un troupeau, et ont ensuite blessé deux personnes qui s'étaient lancées à leur poursuite. Le plus vieux de ces métis était marié à la fille d'un chef sauvage.

Quelques sauvages ou métis, dispersés sur les frontières, sont prêts à se soulever. Ils enlèvent des chevaux des deux côtés de la ligne et se réfugient ensuite sur le territoire voisin pour échapper à la pénalité. L'un de ces sauvages s'est présenté devant le chef de la tribu de Nicola et lui a parlé en ces termes :

“ Ces métis sont sur le sentier de la guerre ; nous avons assez de sauvages pour chasser tous les blancs. ” Qu'a répondu le vieux chef ?

“ En admettant que nous massacrerions tous les blancs, qui est-ce qui nous fournirait la farine, le tabac, le thé, le sucre, les couvertures et tout ce dont nous avons besoin ? ”

Ce sage raisonnement a réduit au silence le belliqueux sauvage. Telle est la classe de sauvages que nous avons parmi nous.

M. ORTON : J'ai reçu une lettre d'un ami de la Colombie britannique, se plaignant de l'administration des terres des

M. THOMPSON.

sauvages. Je vais en lire un extrait :

“ M. Sproat, l'agent des terres du Canada, a agi sans le moindre discernement en faisant la distribution des terres ; il a donné aux sauvages tous les terrains se prêtant à la culture qui n'étaient pas auparavant sujets à préemption. Ces décisions ont causé parmi les blancs un mécontentement général. Il a donné dans cette vallée à un ami de race blanche 500 arpents de pâturage en échange de six arpents de prairies destinées à des sauvages. ”

SIR JOHN A. MACDONALD : Ces plaintes sont dans l'ordre des choses. Les blancs pensent que les sauvages ont beaucoup trop et ces derniers, de leur côté, croient qu'ils n'ont pas assez. Le gouvernement doit tenir la balance et veiller aux intérêts des sauvages dont il est le protecteur naturel.

On a dit avec beaucoup de vérité que les sauvages étaient trop portés à se reposer sur le gouvernement et que plus ils reçoivent de secours, moins ils sont enclins au travail. Entre deux maux, il faut choisir le moindre. Nous ne pouvons les laisser mourir de faim et nous ne pouvons non plus en faire des hommes blancs. Tout ce qu'il est en notre pouvoir de faire, c'est de les engager à abandonner leurs habitudes nomades pour se livrer à la culture du sol.

Le gouvernement est continuellement obligé de résister à la pression qu'on exerce sur lui pour l'induire à priver les sauvages de leurs terres. Je ne doute pas que mon prédécesseur ait constaté que la civilisation et le progrès étaient considérablement retardés dans le voisinage d'une réserve sauvage, par la raison de la présence des peaux rouges dont le mode de culture est on ne peut plus primitif. Il est reconnu qu'il est très préjudiciable à un district d'avoir une réserve sauvage dans son milieu. Les sauvages ne possèdent pas d'institutions municipales ; on ne peut espérer qu'ils abandonneront brusquement les habitudes de leurs ancêtres. Toutefois, on a constaté une amélioration considérable, principalement parmi les sauvages des prairies du Nord-Ouest.

Je crois, d'après les preuves que nous possédons, que les sauvages sont sous l'impression qu'il n'ont plus droit à aucune subvention et qu'il doivent adopter les habitudes des blancs pour subvenir à leurs besoins.

Quant à la question posée par mon honorable ami, le représentant de Wellington Centre (monsieur Orton), je puis ré-

pondre que j'ai constaté que monsieur Sproat a veillé à ce que les sauvages reçoivent l'octroi de terre auquel ils ont droit et leur a accordé peut-être, dans quelques cas, plus que ce qui leur revenait. Il est de son devoir de veiller à ce qu'ils reçoivent un lot convenable dans le partage des terres et que les terrains qui leurs sont accordés soient convenables à la culture. Nous aurions tort de concéder des terres arides à cette infortunée population que nous voulons former à l'agriculture.

La question ayant été soulevée, il est de notre devoir de la discuter.

La motion est adoptée.

169. Moulin à moudre \$3,000

SIR JOHN A. MACDONALD : Ce crédit est affecté à l'établissement d'un moulin à farine. On récolte maintenant dans ce district une quantité considérable de blé et il n'existe aucun moyen de le moudre. Cette amélioration sera d'un grand secours aux colons.

Ce moulin sera utilisé pour le sciage du bois et pour moudre le blé. Nous nous sommes assurés les services d'un individu d'Ontario qui, nous l'espérons, achètera le moulin dès qu'il sera en état de le faire.

M. BLAKE : Je suis loin d'être d'opinion que nous devons établir et entretenir un moulin à farine dans l'intérêt des colons. Ce serait créer un précédent dangereux, et attirer des demandes semblables des différentes parties du Nord-Ouest. Il serait préférable d'accorder une subvention à un particulier.

SIR JOHN A. MACDONALD : Il y a de ce côté deux exploitations agricoles magnifiques, qui sont en culture depuis quelques années, et qui perdraient toute valeur si elles n'avaient pas à proximité un moulin à farine. La population est trop dispersée pour permettre d'espérer qu'un particulier se rendra là pour établir un moulin à ses propres frais.

L'item est adopté.

170 Provisions fournies aux sauvages
assemblés pour recevoir les annuités
des sauvages sans ressources, etc. \$130,686

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Ce crédit est beaucoup plus considérable que celui qui a été demandé l'an dernier. Je suppose que l'augmentation doit être attribuée à la détresse qui règne parmi les sauvages.

J'aimerais à savoir, s'il serait possible, d'abolir le système pratiqué jusque-là d'entretenir des agglomérations sauvages considérables aux frais du public.

M. SCHULTZ : En l'absence du rapport de l'honorable ministre qui se trouve à la tête du département, la discussion de ce rapport ne peut se faire que dans des conditions désavantageuses. Ce rapport, il faut l'espérer, contiendra quelque plan dont le résultat sera d'épargner au pays le montant considérable qu'il dépense chaque année pour les sauvages.

Je partage les inquiétudes que causent aux honorables députés d'Huron-Sud et de Bothwell l'augmentation incessante de ces dépenses ; mais en même temps je considère qu'il n'est pas juste, de la part de l'honorable représentant de Bothwell, d'en faire peser la responsabilité sur son successeur.

L'honorable monsieur n'ignore pas que la nécessité de ces dépenses a commencé quand l'ancienne administration a sanctionné l'une des clauses vicieuses du traité no. 6, conclu lorsqu'il était à la tête du département. Cette clause établissant que le gouvernement fournirait des aliments aux sauvages, dans les temps de disette, a motivé un vote du parlement, à la session suivante, et à chaque session subséquente le crédit a été redemandé, jusqu'à ce qu'enfin il ait atteint les proportions alarmantes qu'il assume aujourd'hui.

L'une des causes du mal est la disparition graduelle du buffle, mais je crains que sa principale raison doive être attribuée à la conviction des sauvages que le gouvernement est tenu de les nourrir, ce qui a paralysé les efforts qu'ils faisaient autrefois pour subvenir à leurs besoins, lorsque le buffle venait à manquer. Il me semble, cependant, que la question de la fourniture d'aliments aux sauvages des plaines doit être décidée une fois pour toutes. Le buffle, cerné de tous côtés, s'est réfugié de l'autre côté de la ligne, il ne revient qu'à de si rares intervalles qu'on ne peut plus le considérer davantage comme une ressource pour la nourriture des sauvages. Je doute beaucoup que les efforts qui se font maintenant pour pousser les sauvages à se livrer à la culture de la terre, aient pour résultat de nous soulager considérablement du fardeau de leur entretien, et je crois que la majorité du clergé catholique et les mi-

nistres des autres dénominations qui vivent comme missionnaires au milieu des sauvages, peuvent avec moi qu'il est radicalement impossible de corriger un sauvage de ses habitudes nomades pour le pousser aux travaux des champs. Il est de notre devoir de considérer sérieusement si en agrandissant et en améliorant les réserves, nous ne commettons pas une grave erreur.

Comme il peut se faire que l'honorable premier ministre n'ait pas adopté de plan définitif, il est du devoir de tous ceux qui ont fait de cette question difficile une étude spéciale, de donner l'expression de leur opinion, et en présentant la mienne je commence à dire que le buffle a cessé d'être une ressource sur laquelle les Cris et les Pieds-Noirs puissent compter pour leur subsistance.

Généralement parlant, la population sauvage stationnée dans la région des Prairies, entre la ligne de frontière et celle du tracé du chemin de fer du Pacifique, est privée de tout moyen d'existence pour l'hiver ; elle fréquente les postes de la police à cheval, les agences des sauvages, pour obtenir des secours, ce qui entraîne la profonde démoralisation dont il a été question au cours de ce débat.

Tandis que, comme nous le disions, une détresse aussi lamentable existe parmi les sauvages des prairies, leurs frères qui habitent les bois vivent dans une abondance relative, et la différence est surtout appréciable entre les Cris de la prairie et les Cris des forêts.

Ces deux sections de notre population du Nord-Ouest appartiennent à la même origine, parlent la même langue, et tandis que le cavalier souffre de la famine, l'habitant des bois prospère et vit en paix, trouvant dans la chasse et la pêche des moyens d'existence suffisants.

Actuellement, au nord de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, sur les confins de la limite de nos terres fertiles, à partir de la lisière de nos immenses forêts, qui s'étendent à la mer Arctique, se trouve le seul refuge du continent des animaux à fourrure. Là nous pourrions permettre au sauvage de satisfaire son amour pour la chasse sans nuire aux efforts que nous faisons pour lui enseigner l'agriculture, avec profit pour lui-même et également pour nous, car nous serons soulagés du fardeau de son entre-

tien durant l'hiver, alors que les travaux agricoles seraient suspendus.

Convaincu de l'impossibilité de faire sans transition un cultivateur d'un sauvage de la plaine, du cavalier, du chasseur de buffle, je suis hostile au projet d'établir des réserves dans la région que j'ai mentionnée. Ce district est appelé prochainement à être peuplé par les blancs, et tous les efforts qui pourront être tentés pour faire d'ici à dix ans des sauvages qui l'habitent une population se soutenant par elle-même, ne peuvent qu'échouer.

Cet échec amènera le retour des dépenses que nous sommes obligés de faire aujourd'hui et peut être qu'alors elles seront encore plus considérables. L'unique solution pratique de ce problème est de transférer nos sauvages purs dans le district que j'ai mentionné, qui se trouve près des grands lacs de cette région qui fournissent une pêche abondante, et où ils trouveront un terrain remplissant toutes les conditions favorables à l'agriculture. Les progrès de la science de la pisciculture nous permettront de peupler ces lacs de poisson blanc, espèce qu'ils ne contiennent pas, et l'on fournira ainsi un aliment suffisant pour toutes les tribus sauvages habitant les bois. Je crois qu'au point de vue matériel et moral ce déplacement sera favorable aux sauvages ; en les éloignant de la ligne de frontière l'on détournera le danger probable d'un conflit avec les tribus américaines et par là même l'on fera disparaître la nécessité de l'entretien coûteux de la police à cheval.

On ne doit pas oublier que nos Pieds-Noirs qui ont été si paisibles jusqu'à présent, appartiennent à la nation puissante, belliqueuse mais perfide du "Dakotah," dont les Sioux sont issus. En les transférant au nord de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, nous nous préservons du danger que pourraient faire naître leurs relations avec les réfugiés Sioux et nous les mettons dans l'impossibilité d'obtenir des secours des tribus américaines appartenant à la même race ; bien plus, nous les reléguons dans une localité où il nous sera facile de les maîtriser, grâce au chemin de fer, si les bonnes relations que nous entretenons avec eux sont jamais troublées. Pour civiliser les sauvages, il faudrait les prendre au berceau et bien que favorable à tout effort qui rangerait les sau-

vages sous l'étendard du christianisme et de la civilisation, je ne partage pas les opinions du député de Bothwell au sujet de la nécessité de leur accorder des institutions municipales.

Le sauvage devient dangereux dès qu'il prend part aux délibérations du conseil de sa tribu et je pense que nous aurons beaucoup à faire avant de rendre son éducation morale suffisante pour le lui procurer ce luxe de civilisation.

Je désire attirer l'attention de la Chambre sur la coutume dangereuse et trop généralement adoptée, de payer les sauvages en dehors de leurs réserves. Elle est suivie, en général, afin de faciliter le service de l'agent, mais elle cause des frais considérables au département, qui ne sont compensés par aucun avantage ; loin de là les sauvages ont parfois à en souffrir, et c'est pour cela que le gouvernement devrait insister pour que les règlements soient rigoureusement mis en force.

Je ferai remarquer aussi que l'habitude de payer les sauvages en billets de forte dénomination les expose, dans bien des cas, à être trompés par des commerçants peu scrupuleux, et je proposerais que dorénavant on ne leur donne pas de billets de plus de un dollar.

J'espère que l'honorable premier ministre comprendra les motifs qui m'inspirent, et j'ai la conviction qu'en étudiant sérieusement les moyens par lesquels nous pourrions permettre aux sauvages de se suffire à eux-mêmes, nous continuerons à nous rendre dignes des éloges qui nous sont décernés pour notre manière d'agir envers cette race déshéritée dont les intérêts sont entre nos mains.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je partage entièrement les vues de mon honorable ami et je le remercie beaucoup des renseignements intéressants qu'il nous a fournis.

Il a soulevé une question de la plus haute importance en proposant que les sauvages aient à abandonner la partie du pays où vivaient leurs ancêtres pour se fixer dans un autre endroit. A moins que les sauvages ne consentent à cet arrangement, il faudra exercer sur eux une pression qui pourra prendre les proportions d'hostilités, pour les contraindre à quitter cette région habitée par leurs ancêtres, et à émigrer au Nord.

S'ils donnaient leur assentiment, ce serait pour nous un avantage considé-

rable, car cette région se trouverait dépeuplée des ennemis du voisinage de la population sauvage.

Cette question se recommande à la considération sérieuse de la Chambre et j'y accorderai toute mon attention. Je suis heureux de pouvoir informer mon honorable ami que le gouvernement est allé au devant de sa proposition, car les sauvages sont payés actuellement en billets de petite dénomination.

Nous avons décidé que, dorénavant, les paiements faits aux sauvages ou à la police à cheval s'effectueraient en billet de une piastre, afin que lorsqu'un sauvage accepte un billet, il en connaisse exactement la valeur. Je dis, avec mon honorable ami, que les agents devraient aller trouver les sauvages, sans attendre que ceux-ci viennent en masse pour les rencontrer.

Le gouvernement a déjà envoyé des ordres exigeant que les sauvages soient payés sur leurs réserves.

En réponse à M. MILLS,

SIR JOHN A. MACDONALD : Comme les agents ont reçu instruction de payer les sauvages sur les réserves, les frais causés par la fourniture des aliments seront peu considérables.

Ils ne peuvent abandonner la coutume de donner des provisions aux sauvages, à l'époque du paiement des subsides. Il faut leur fournir des aliments, une fois pour toutes, le jour du paiement, et l'on épargnera ainsi des dépenses considérables. L'estimation des dépenses pour la nourriture des sauvages est de \$21,000.

M. TROW : Il m'est impossible de comprendre la raison de ces dépenses considérables faites chaque année, depuis l'adoption du traité, pour fournir des aliments aux sauvages. J'admets que lorsqu'un traité est pendant, ou que sa négociation occupe un certain nombre de jours, on doit fournir des provisions aux sauvages ; c'est la coutume admise par toutes les nations, et je sais aussi qu'il se fait à ce moment des dépenses inutiles et exagérées.

Durant mon voyage au Nord-Ouest, je me suis rendu à Qu'Appelle, où environ trois ou quatre mille sauvages se trouvaient rassemblés pour recevoir l'annuité qui leur est accordée en vertu du traité No. 6. Ils se sont divertis d'une façon admirable et le paie-maitre a été obligé de

les nourrir cinq jours avant qu'ils consentissent à accepter leur paie.

En général, lorsque les sauvages se réunissent ainsi en grand nombre, ils ont à présenter nombre de plaintes imaginaires sur la qualité des provisions, du tabac, des couvertures ou des munitions qui leur sont fournies. Ces plaintes qui sont faites par l'intermédiaire d'un interprète, absorbent beaucoup de temps.

Je suis sous l'impression qu'il est admis que dès l'instant où le paie-maitre arrive à l'endroit fixé pour le paiement il doit nourrir les sauvages un jour ou deux, mais ces derniers n'acceptent la paie qui leur est allouée qu'après s'être fait alimenter cinq ou six jours.

Après avoir reçu cette maigre pitance, ils s'empressent d'acheter des marchands des colifichets sans valeur, tels que des bagues de cuivre, des pipes, des chapelets, etc.

M. MILLS : Je crois que si l'honorable député de Lisgar (M. Schultz) consultait les rapports qui ont été soumis, il s'apercevrait de l'inexactitude de son assertion relative aux causes de cette énorme dépense. Le traité no. 6 n'a pas été négocié, mais simplement ratifié lorsque j'étais ministre de l'intérieur. Il contenait une clause prescrivant que les sauvages recevaient des secours du gouvernement durant une période de grande disette ou de malheurs imprévus causés par la famine. J'ai trouvé que le traité soulevait bien des objections, et le gouvernement partageait mon avis, mais nous avons été obligés de considérer si le refus de sa ratification n'entraînerait pas encore de plus sérieuses difficultés. On ne pouvait faire comprendre aux sauvages qu'il y avait certaines formalités à remplir pour confirmer le traité. Comme il avait reçu la signature du lieutenant-gouverneur Morris et celle de leur chef, ils le considéraient comme parfaitement ratifié. Tel était l'état des affaires à ce moment et le gouvernement serait créé des embarras sérieux s'il n'eût pas sanctionné le traité, car les sauvages auraient certainement mal interprété ce refus de ratification. Il était à redouter que les sauvages interprètent ce traité comme un encouragement à leur paresse naturelle, quoique, cependant, ce danger ne se soit pas relevé, comme l'ont prouvé les événements. Les dépenses de l'année, quelles que soient les objections que l'on puisse

faire à leur chiffre élevé, ont été causées en partie par la détresse des sauvages, et beaucoup aussi parce que les fonds ne sont pas arrivés assez tôt pour qu'il ait été possible de les distribuer à l'époque fixée. Des difficultés se produiront dans ce pays, tant que durera l'état de choses actuel.

Les saisons pluvieuses empêcheront parfois le transport rapide des provisions, et il y aura à encourir des dépenses élevées pour nourrir les sauvages jusqu'à ce qu'ils soient fixés sur leurs réserves. C'est ce qui semble avoir eu lieu l'an dernier. Je ne comprends pas comment l'honorable premier ministre peut mettre ces dépenses extraordinaires sur le compte de la paresse dans laquelle ont vécu les sauvages, et sur les demandes déraisonnables qu'ils ont faites, à la suite d'une mauvaïse interprétation du traité. Les rapports établissent que tel n'est pas le cas.

SIR JOHN A. MACDONALD : Ce n'est pas ce que j'ai fait.

M. MILLS : Je crois avoir entendu dire à l'honorable ministre qu'il partageait les opinions exprimées par l'honorable député de Lisgar (M. Schultz).

SIR JOHN A. MACDONALD : J'ai dit que je partageais la plus grande partie d'entre elles.

M. MILLS : Alors il me semble que la Chambre doit comprendre que le très honorable monsieur n'est pas en communauté d'idées sur cette question en particulier, avec l'honorable député de Lisgar.

SIR JOHN A. MACDONALD : Ne possédant pas les informations nécessaires pour me former une opinion, je ne puis dire si les conclusions tirées sur cette question par l'honorable député de Lisgar sont justes ou non.

M. SMITH (Selkirk) : La clause du traité No. 6 dont ont parlé les honorables députés de Bothwell et de Lisgar est sans aucun doute fort malheureuse et jamais elle n'aurait dû être acceptée par les commissaires des sauvages. Mais ayant été adopté par eux, et les sauvages étant sous l'impression qu'elle était finalement adoptée et qu'elle faisait partie du traité au même titre que les autres clauses, il était parfaitement impossible pour l'honorable ministre de l'intérieur ou le gouvernement dont il faisait partie de la désavouer.

Le mécontentement, non-seulement des sauvages compris dans le traité, mais de

ceux de tout le territoire, aurait été si grand qu'il aurait entraîné des difficultés bien plus considérables que celle qu'a amenées la passation du traité, aussi défec-tueux qu'il soit. L'honorable député de Lisgar recommande comme le mode le meilleur de se débarrasser des sauvages en même temps que de la nécessité de les nourrir lorsque le buffle vient à manquer, de les repousser plus au nord dans le district voisin de la région boisée, où ils trouveront dans les lacs une pêche abon-dante.

L'honorable monsieur devrait savoir que, lors même que du jour au lendemain il serait possible de changer assez les ha-bitudes des sauvages, pour qu'on puisse les envoyer au nord, les conditions de leur existence dans ce district seraient entièrement dissemblables de ce qu'elles étaient dans les plaines.

Il ne doit pas ignorer que les sauvages de la plaine ou des prairies sont essentielle-ment cavaliers ; ils ne consentent jamais à faire un mille à pied lorsqu'ils peuvent parcourir cette distance à cheval, et que de-puis les temps les plus reculés ils ont vécu de la chasse du buffle, tandis que les Cris des bois et les autres sauvages demeurant dans les parties plus au nord se servent de raquettes en hiver comme moyen de loco-motion, la nature du pays ne permettant pas l'usage du cheval ; et ces sauvages n'adopteraient pas volontiers le régime ichtyophage, lors même que la pêche serait assez abondante pour subvenir à leur nourriture. Mais nous savons par-faitement que la disette se fait tout aussi bien sentir dans le district dont l'honorable député parle en termes si élogieux que dans celui qui est occupé par les sauvages qu'il veut déplacer, et que si dans ce premier endroit elle est moins apparente, c'est dû au fait que les natifs, dans Athabaska et les districts voisins, sont en nombre relativement peu considérable et qu'ils reçoivent des secours considérables de la compagnie de la Baie-d'Hudson. Et malgré cela, cependant, malgré tous les secours de la Baie-d'Hud-son, nous n'ignorons pas qu'il s'est produit chaque année, et dans le cours de l'hiver dernier en particulier, un plus grand nombre de morts causées par la famine que les honorables députés peuvent se l'ima-giner. La famine, dans le district de la Saskatchewan, n'est pas chose nouvelle, et depuis des années la compagnie de la

Baie-d'Hudson a été obligée de faire par moments des sacrifices considérables pour nourrir les sauvages, et dans ce district en particulier, au lieu de réaliser un béné-fice sur la traite, elle a souvent perdu, dans le cours d'une seule année, de \$50,000 à \$80,000.

Il faut donc espérer que le gouverne-ment n'acceptera pas la recommandation de l'honorable député, car en admettant que le changement puisse s'effectuer, il ne pourra entraîner que des résultats déplo-rables à l'extrême.

Il n'est pas désirable que les sauvages s'assemblent en grand nombre dans un endroit pour recevoir leurs annuités, le paiement pouvant se faire plus convena-blement et à moins de frais sur les ré-serves ; les agents n'auront pas de peine à introduire ce changement.

Le paiement de ces annuités en billets de un ou deux dollars peut-être une amé-lioration, car les billets de petite dénomi-nation seront d'un écoulement plus facile pour les sauvages et pour les traiteurs, mais lorsque l'honorable représentant de Lisgar dit que les sauvages peuvent tout aussi bien donner en paiement un billet de quatre ou cinq dollars au lieu d'un de un ou deux pour un article de même valeur, il ne rend pas justice à l'intelli-gence et à la finesse que leur reconnaissent tous ceux qui ont eu des affaires à traiter avec eux.

Cependant les billets de petite dénomi-nation ont leur bon côté et l'essai ne sera pas nuisible, quoique je doute que l'inauguration du système puisse ajouter beaucoup à leurs moyens d'existence.

L'item est adopté.

- | | | |
|-----|---|--------|
| 171 | Approvisionnement triennal de vêtements pour les chefs et les guides, traités 4 et 7..... | 2,806 |
| 172 | Appointements des instituteurs et coût des maisons d'écoles.. | 11,000 |

En réponse à M. MILLS,

SIR JOHN A. MACDONALD : Re-lativement à ce vote le gouvernement a suivi une politique semblable à celle de l'ancienne administration.

M. MILLS : Dois-je comprendre que le système d'inspection des agences a été abandonné, M. McColl occupant la place de surintendant.

SIR JOHN A. MACDONALD : M. McColl cumule les charges d'inspecteur et de surintendant. En un mot l'organisa-tion est la même que sous l'ancienne admi-

nistration et elle ne sera changée que lorsqu'on aura trouvé un système meilleur.

M. MILLS : D'après le système suivi sous l'ancienne administration les devoirs de l'inspecteur ne consistaient pas à faire aucun achat, mais simplement à surveiller et contrôler les actes des surintendants ou agents, et à faire un rapport indiquant quel genre de provisions avait été expédié et l'état dans lequel elles avaient été reçues, et l'on considérait que n'ayant à s'occuper personnellement d'aucun achat, il serait en position d'exercer une surveillance efficace, parce qu'il n'aurait aucun motif d'intérêt à cacher les erreurs que pourraient commettre des fonctionnaires dans l'achat des provisions.

M. McColl, cependant, occupant à Winnipeg la double position de surintendant et d'inspecteur, peut difficilement faire savoir au gouvernement qu'il a commis une erreur dans l'achat des provisions, ou l'informer qu'elles étaient aussi bonnes qu'elles devaient l'être et conformes aux échantillons, ou si elles ont été envoyées en bon état et en temps voulu. Le mode actuel est certainement défectueux.

Il est impossible de supposer que le surintendant, à Winnipeg, qui a à s'occuper de l'achat des provisions, soit en mesure de quitter son bureau, d'employer plusieurs mois à visiter les différentes agences et d'adresser un rapport au gouvernement sur l'état des différentes bandes, sur l'efficacité des agents, la tenue des écoles et en un mot sur toutes les questions qui ont trait au bien-être moral et matériel des sauvages.

L'item est adopté.

A six heures l'Orateur quitte le fauteuil.

SEANCE DU SOIR.

BILLS PRIVÉS.

TROISIÈME LECTURE.

Les bills suivants sont séparément examinés en comité général, rapportés, lus la troisième fois, et passés, savoir :—

Bill (No. 64) à l'effet d'autoriser et faciliter la liquidation de "la Banque Consolidée du Canada".—(*M. Gault.*)

Bill (No. 79) à l'effet d'incorporer "La compagnie du chemin de fer de la Souris et des Montagnes Rocheuses".—(*M. Boutbee.*)

Bill (No. 63) à l'effet d'étendre les pouvoirs de la Cie du chemin de fer de colonisation du Sud-Ouest du Manitoba, et de modifier davantage son acte constitutif.—(*M. Schultz.*)

SIR JOHN A. MACDONALD.

BILLS EN COMITÉ.

Le bill suivant est examiné en comité général ; le comité un rapporte progrès :

Bill (No. 71) à l'effet de constituer la compagnie du chemin de fer de jonction de Pontiac au Pacifique.—(*M. White, Renfro-Nord.*)

SECONDE LECTURE.

Le bill suivant est lu une seconde fois :

Bill (No. 111) à l'effet de pourvoir à la liquidation de la banque Ville-Marie.—(*M. Desjardins.*)

BILL RETIRÉ.

Le bill suivant est retiré du consentement de la Chambre :

Bill constituant la compagnie de colonisation des terres du Nord-Ouest.—(*M. Schultz.*)

SUBSIDES.

XII CHEMINS DE FER.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

ENTRETIEN ET RÉPARATIONS.

195 Chemin de fer Intercolonial. \$1,400,000

SIR CHARLES TUPPER : Il n'est peut-être pas hors de propos que je donne à la Chambre et au comité quelques informations générales relatives au crédit qui est maintenant demandé.

Je ne suppose pas que cet item soulève beaucoup de difficultés, car en tenant compte du montant total exigé pour les chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Île du Prince-Edouard réunis,—\$1,586,000,—on verra que je demande un crédit de \$647,496 moins élevé que celui qui a été dépensé pour ce service dans le cours de l'exercice de 1878-79, et avec cette somme, quelque réduite qu'elle soit, j'ai non-seulement l'intention de couvrir les dépenses du même service qu'en 1878-79, mais encore de mettre en exploitation 126 milles de plus de chemin de fer.

Je dois dire en commençant que la question des dépenses énormes qu'entraînerait la mise en opération du chemin de fer Intercolonial, à attiré l'attention de la Chambre depuis plusieurs années. Nous comprenons tous qu'il est bien triste qu'après avoir dépensé des sommes aussi considérables pour le chemin de fer Intercolonial, nous soyons encore obligés de consacrer une somme d'environ un demi million par année pour frais d'exploitation.

Il n'y a pas à mettre en doute que la construction de la ligne et sa mise en opération aient fait beaucoup pour le développement du pays et contribué considérablement au progrès du commerce et des affaires. On a fortement attiré mon attention sur cette question, avant le changement d'administration, comme on peut le voir en consultant les rapports des débats qui ont eu lieu devant cette Chambre, et lorsque l'administration de ce département m'a été confiée, j'ai compris qu'il était nécessaire de faire des études aussi sérieuses que possible, afin de voir s'il ne serait pas possible de réduire les dépenses, sans que l'entretien du chemin ou le matériel roulant aient à souffrir.

Je me suis convaincu que la chose était praticable et j'ai employé tous les moyens à ma disposition pour me rendre compte dans quelle mesure on pourrait diminuer les frais d'exploitation des chemins de fer du gouvernement. Ces efforts, j'ai eu la satisfaction de le constater, ont été couronnés par un succès entier.

On pourra me demander comment il se fait que le déficit du chemin de fer Intercolonial, qui se montait environ à un million les années précédentes, a été plus considérable qu'auparavant dans l'exercice finissant le 30 juin 1879.

Je dois rappeler à la Chambre que je ne suis aucunement responsable de cette augmentation de dépense. Je dois lui rappeler aussi que l'administration du chemin de fer Intercolonial est restée de fait entre les mêmes mains, depuis le 1er juillet de cette année-là jusqu'à la fin de février 1879.

Je crois que l'augmentation considérable des dépenses a été, en grande partie, causée par des travaux entrepris avant la chute de l'administration précédente.

Je dirai maintenant quelques mots sur les revenus du chemin, qui, comme la Chambre ne l'ignore pas, ont diminué considérablement en 1878-79, et sur l'augmentation considérable des dépenses qui a amené, à la fin de cet exercice, un déficit d'environ \$716,000. En le faisant je n'efforcerai de rendre pleine justice à celui qui dirigeait le département avant moi.

Mon collègue qui possédait le portefeuille de ministre des travaux publics en 1873, en arriva à la conclusion que pour exploiter le chemin avec économie, il

était absolument nécessaire de nommer un officier responsable, ayant une connaissance parfaite de tout ce qui concerne l'administration et l'exploitation du chemin, dont les quartiers généraux se trouveraient au département des travaux publics.

La Chambre sait que monsieur Collingwood Schreiber a été nommé avant le changement de gouvernement, en 1873, ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement, avec mission d'exercer de ses quartiers généraux, une surveillance stricte, et de tous les instants, sur les dépenses et toutes les choses du ressort de l'administration de l'Intercolonial.

Un changement de gouvernement se produisit, et quoique ce fonctionnaire ait été maintenu dans sa charge, on sait que ses services ont été principalement employés à l'achèvement du chemin de fer Intercolonial.

Je ne pense pas que mon honorable prédécesseur ait aucunement mis à exécution le projet de contrôler de ses quartiers généraux l'administration et l'exploitation du chemin de fer Intercolonial. Nous nous sommes convaincus alors, et j'en suis plus encore persuadé aujourd'hui, qu'il est entièrement impossible d'exercer un contrôle actif sur des dépenses aussi considérables que celles qu'exige l'administration du chemin de fer Intercolonial, sans que le chef du département se fixe ici, de manière à se trouver en rapports immédiats avec l'exécutif, afin que le ministre puisse recevoir avis, lorsqu'il sera nécessaire, de tout ce qui se passe, et qu'il puisse aussi donner ou refuser sa sanction aux dépenses.

Nous sommes donc revenus à ce système, et M Schreiber a reçu avis d'avoir à se charger de l'administration aux quartiers généraux, et le personnel a été réorganisé de manière à nous assurer l'avantage des services des hommes les plus capables du département.

Je suis heureux d'avoir à constater que nous avons trouvé presque tous les employés dont les services nous étaient nécessaires dans le personnel du département. M. Pottinger qui a été nommé surintendant en chef, lorsqu'il y a eu des changements dans le personnel de l'administration, est un fonctionnaire qui est depuis dix-huit ans dans le service de l'Intercolonial et qui s'est élevé petit à petit jusqu'au moment, je crois, où il a été con-

sidéré par M. Brydges, son prédécesseur, comme étant l'employé le plus capable alors.

Les autres fonctionnaires auxquels ont été confiées les positions les plus importantes, et je puis dire en général tous ceux qui sont employés dans l'administration et la direction de ce chemin de fer, ont été pris à ses quartiers généraux, à Moncton. J'arrive maintenant aux résultats et je montrerai la dépense de cette année qui a naturellement, attiré beaucoup d'attention. Je ne suis nullement disposé à discuter la sagesse ou l'opportunité de cette augmentation considérable de dépenses. Elle a été causée par l'exécution de travaux qui ont été jugés absolument nécessaires; ils furent entrepris avant le changement de gouvernement et il était de mon devoir de veiller à leur achèvement. Le revenu pour 1877-78, des 714 milles alors en exploitation, a été de \$1,378,946.78. Je le compare à celui de l'année suivante se terminant le 30 juin 1879. Les revenus de 1878-79 ont été de \$1,294,099.69 pour la même longueur de chemin; il y a donc eu un déficit de \$84,847.09. Il serait décourageant de constater une telle diminution dans le trafic du chemin, si l'on ne pouvait s'en rendre compte d'une façon satisfaisante et montrer qu'elle a eu pour cause la diminution naturelle des affaires du chemin provenant d'un ensemble de circonstances exceptionnelles. Cette diminution a été due principalement à la dépression du commerce et des affaires qui s'est étendue sur presque tout le pays et qui avait atteint son apogée vers cette période. Cette dépression, comme on le sait, a été générale. Dans chaque station du parcours on a constaté une diminution de trafic, ce qui semble indiquer que le trafic direct n'a pas été considérablement affecté, et que le déficit a été causé principalement par la diminution des affaires locales.

L'abaissement considérable du prix du fer en Angleterre a amené une concurrence assez forte pour déterminer la suspension de l'exploitation des mines de fer de Londonderry, laquelle fournissait un trafic considérable. Les hauts-fourneaux ont été fermés; leur consommation de charbon, le transport du fer qui en sortait dans les provinces d'en-haut alimentaient considérablement le trafic, mais tout a cessé maintenant.

SIR CHARLES TUPPER.

M. MACKENZIE : Quand a eu lieu la fermeture ?

SIR CHARLES TUPPER : Il y a environ un an, je ne me souviens pas maintenant de la date précise.

M. MACKENZIE : C'est après que vous avez sauté.

SIR CHARLES TUPPER : L'honorable député veut dire sans doute après le changement de gouvernement. Je puis répondre que si nous sommes arrivés au pouvoir à pieds joints, l'honorable monsieur en est vivement descendu. On n'ignore pas aussi que le trafic du chemin de fer Intercolonial était considérablement alimenté par le transport du bois et des madriers, mais la baisse considérable du bois en Angleterre a complètement arrêté le commerce. A la suite de la dépression du marché du bois en Angleterre, nous avons perdu ce trafic qui était pour nous une source considérable de bénéfices. Le prix auquel le bois était tombé ne permettait plus du tout de faire ce trafic avec quelque succès. La concurrence qui existait alors entre les chemins de fer du "Great Western" et du Grand Tronc a fait aussi diminuer si considérablement le tarif du fret que le trafic de farine qui se faisait antérieurement par l'Intercolonial a été presque entièrement arrêté et qu'il a pris la voie des ports américains. La ligne s'est ainsi trouvée privée d'un trafic considérable et par là même d'une source de forts revenus. Le chiffre de la circulation sur les trains locaux et le trafic local, ont été principalement affectés; à l'exception des articles que j'ai cités, le reste du tarif n'a pas eu considérablement à souffrir.

Je suis heureux de pouvoir constater que malgré la dépression des affaires et la diminution des recettes—qui a été si considérable que les rapports mensuels, durant les premiers mois après l'acquisition de l'embranchement de la Rivière-du-Loup, ont accusé un chiffre d'affaires moins élevé qu'auparavant—les dépenses sont actuellement moins fortes pour l'exploitation de 840 milles de chemin qu'elles l'étaient dans les mois correspondants de l'année précédente pour un parcours de 714 milles.

C'est avec plaisir que je puis constater aussi qu'il s'est produit un changement marqué dans le commerce et les affaires du pays en même temps que dans le chiffre des recettes du chemin. Je pense

qu'il est impossible de trouver une indication plus exacte du commerce du pays, que celle que nous apporte le chemin de fer Intercolonial.

Les rapports du trafic, nous donnent, pour chaque point du parcours, un état exact des affaires et du commerce du jour. Pour les huit derniers mois nous avons la joie d'enregistrer une augmentation de \$49,082.69 de recettes, depuis le commencement de l'exercice actuel, sur la période correspondante de l'année dernière. Il n'y avait qu'en 1878-79, que 714 milles en exploitation, tandis qu'il y en a 840 maintenant ; mais comme je l'ai expliqué nous recevions, jusqu'à ces derniers temps des recettes plus faibles sur ces 840 milles que celles que nous rapportaient l'année précédente les 714 milles. Maintenant, je le crois, nous avons passé la période difficile, et nous avons une augmentation de trafic graduelle et encourageante.

Le nombre de milles parcourus par les trains, durant cette période, a été, en 1878-79, de 1,763,408, et en 1879-80, de 1,957,489, soit une augmentation de 194,087. Les recettes par mille, pour ces huit mois, ont été de 50.04c. en 1878-79, et de 48.45c. en 1879-80. La quantité du trafic a considérablement augmenté dans le cours de l'année courante ; la cause en est, comme je l'ai déjà dit, l'amélioration des affaires et le changement du tarif que demandaient les intérêts du commerce.

J'arrive maintenant à la question des dépenses d'exploitation du chemin, et je puis dire en commençant que les efforts qui ont été faits pour administrer cette ligne avec l'économie la plus sévère, ont eu des résultats heureux.

Les dépenses d'exploitation de 1877-78, pour les 714 milles, ont été de \$1,811,273.56 ; celles de 1878-79, ont été de \$2,010,183.22, soit une augmentation de \$198,909.66, pour l'année finissant le 30 juin 1879, sur celle expirant le 30 juin 1878. Ce serait là un résultat véritablement extraordinaire, si on ne pouvait l'expliquer d'une façon satisfaisante, ce qui est possible je le crois.

Je ne jette aucun blâme sur mon prédécesseur pour l'augmentation des dépenses de l'année 1878-79 ; je me borne à attirer l'attention de la Chambre sur un fait, c'est que les causes principales de cette augmentation, et pour lesquelles je ne suis pas responsable, sont dues à l'ad-

ministration de l'ancien gouvernement, qui doit en conséquence en porter la responsabilité.

Cette augmentation dans le coût de l'exploitation du chemin de fer est due principalement aux travaux commencés dans la première partie de l'année, savoir :

M. ANGLIN : Pourquoi donner ces chiffres ?

SIR CHARLES TUPPER : Je veux montrer les causes qui ont principalement contribué à l'augmentation des dépenses de 1878-79 sur celles de l'année précédente.

Voici ces chiffres : ballastage supplémentaire, \$2,841 ; voies d'évitement additionnelles, \$9,949 ; nouveaux édifices \$27,614 ; renouvellements, réparations aux ponts, ponceaux, etc., \$38,195 ; renouvellement de tables tournantes, \$4,078 ; amélioration des réservoirs d'eau, \$18,808 ; renouvellement de coussinets, \$18,381 ; gaz et eau à Moncton, \$11,504, ce qui forme un total de \$131,372. Ces travaux étaient nécessaires pour mettre la ligne en bon état de fonctionnement, à l'exception de ceux qui ont été faits à Moncton pour la pose d'appareils à gaz et le service de l'eau, dont on pouvait se dispenser. Ils n'étaient aucunement nécessaires, mais l'ancien gouvernement a sans doute consenti à leur exécution, pensant agir dans les intérêts du service.

Je tiens l'ancienne administration responsable de l'augmentation des dépenses de cette année sur la précédente. Le changement apporté à la loi, à la dernière session, m'a obligé d'encourir des dépenses très-considérables.

On se rappelle qu'on a présenté un bill pourvoyant à l'élévation des ponts n'ayant pas la hauteur voulue, afin d'empêcher les serre-freins, les conducteurs et autres employés, ayant à circuler sur le haut des trains, d'être tués en passant au-dessous.

Primitivement, l'acte ne pourvoyait qu'à l'élévation des ponts qui étaient en ruines ou qui demandaient des réparations, mais il a été amendé par le Sénat de façon à ordonner l'élévation de tous les ponts n'ayant pas la hauteur requise, qu'ils eussent besoin ou non de réparations.

Comme le sait mon prédécesseur, nous avons été obligés de faire des dépenses considérables pour élever ces ponts. L'ancien gouvernement n'est pas responsable de ces travaux, ainsi que ceux qu'il

a été nécessaire de faire pour élever les paraneige conformément à la loi.

Le reste des dépenses encourues, ainsi qu'il a été dit—parmi lesquelles figurent \$58,180, pour locomotives et wagons, de plus que l'année précédente—est du principalement aux gages payées à un grand nombre d'ouvriers, et qui auparavant figuraient au compte du capital, et qui sont portées maintenant à celui des dépenses ordinaires d'exploitation.

Les recherches que j'ai faites, sur l'ensemble de la question, m'ont amené à la conclusion qu'il serait possible, sans nuire au bon fonctionnement du chemin, d'introduire des réformes et des économies qui produiraient un état de choses plus satisfaisant, en ce qui concerne l'excédant considérable des dépenses sur les revenus; et c'est pour cela que je me suis efforcé d'obtenir les informations les plus exactes possibles, pour me rendre compte jusqu'à quel point cette idée pourrait être mise en pratique et opérer ainsi des économies considérables sans que l'entretien de la voie et du matériel roulant aient à en souffrir.

Je n'ai pas besoin de dire à la Chambre combien peu est agréable la tâche de réduire les dépenses. C'est une besogne facile que de distribuer des emplois, d'accorder aux fonctionnaires des salaires élevés; on se rend très populaire en distribuant l'argent du public d'une manière agréable pour les personnes qui en profitent, mais combien il est dur de démettre des employés publics qui, pour la plupart, sont des hommes capables, s'acquittant consciencieusement de leurs devoirs et de réduire le traitement des officiers qui sont maintenus dans leur emploi.

Malgré tout, l'intérêt du pays me contraint de m'assurer s'il est possible d'épargner au trésor une grande partie des dépenses qu'il a à faire et qui ne sont pas couvertes par les recettes du chemin, et j'ai la conviction qu'en obtenant toutes les informations possibles, on pourra effectuer des économies considérables. En conséquence, comme je puis l'assurer sincèrement à la Chambre, je ne me laisserai pas guider par l'esprit de parti en effectuant ces économies—car je puis produire une volumineuse correspondance prouvant que j'ai été attaqué pour avoir fait trop peu de cas des récla-

mations des amis du gouvernement—j'agirai sans faveur ou affection, sans m'occuper des opinions ou des vues politiques des personnes affectées par la mesure. Nombre d'employés, amis ou partageant les vues des honorables députés de la gauche ont été maintenus, tandis que d'un autre côté on a remercié plusieurs fonctionnaires partisans du gouvernement, et dans bien des cas les appointements d'officiers qui comptaient au nombre des amis les plus chauds de l'administration actuelle, ont été considérablement diminués.

Je suis heureux de pouvoir constater que, le plus souvent, ces réductions ont été accueillies sans aigreur par les personnes qu'elles affectaient, et je puis assurer à la Chambre que je n'aurai jamais à remplir devoir plus agréable que de faire réinstaller les employés démis, et de rendre à ceux dont les salaires ont été diminués la position qu'ils occupaient, de même que les appointements qu'ils recevaient autrefois, dès que les profits de la ligneeous permettront de le faire sans imposer pour cela de nouvelles taxes au pays. Ce résultat étant atteint, grâce à la coopération et aux efforts d'employés qui, malgré la réduction de leur traitement, se consacrent au service public, aident à la réalisation de ces économies, et s'acquittent consciencieusement de leurs devoirs, afin de permettre au gouvernement d'équilibrer ses recettes et ses dépenses, ce sera pour moi, non-seulement un plaisir mais un devoir d'agir avec le plus grand esprit de libéralité à l'égard de ces personnes qui auront ainsi mérité la confiance du gouvernement.

Je dois ajouter à ce propos que bien que la question ait été prise de fort bonne heure sous considération, ce n'est que vers la fin de la saison qu'on a pu lui faire faire un grand pas, et à cette époque seulement que ces économies ont pu être mises en pratique; mais en examinant les chiffres de l'année courante, les honorables messieurs verront que l'augmentation des recettes permet déjà d'espérer que bientôt on pourra équilibrer les recettes et les dépenses.

La Chambre sait qu'en vertu de l'autorité du parlement nous avons acheté de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, l'embranchement de la Rivière-du-Loup, dont la longueur est de 126 milles, qui s'étend de la Rivière-du-Loup, où se

terminait autrefois l'Intercolonial, jusqu'à la Pointe Lévis, et que cette section est dans un fort mauvais état. En hiver elle est particulièrement raboteuse, et je puis dire, au sujet des plaintes et des accusations qui ont été faites, qu'elles ont eu pour cause les difficultés qu'on a rencontrées dans l'exploitation de cette partie du chemin.

Depuis que nous l'avons achetée, nous y avons posé dix-sept milles de rails d'acier ; les anciens rails de fer existent toujours sur le reste de la voie. Je crois inutile de dire à la Chambre que depuis bien des années, depuis 1872, on n'avait rencontré autant de difficultés pour l'exploitation de ce chemin dans la mauvaise saison, que dans le cours de l'hiver dernier. Non-seulement nous avons eu des tempêtes, dépassant de beaucoup en violence celles des années précédentes, mais des transitions brusques du froid le plus intense à la chaleur, et *vice versa*, ce qui a considérablement détérioré les roues, et en un mot tout le matériel roulant. Non-seulement nous avons eu des tempêtes et des changements considérables de température, mais nous avons été chargés de 126 milles de chemin de plus, sans qu'il nous ait été possible de nous procurer le matériel roulant nécessaire pour l'exploiter.

Nous avons obtenu une demi-douzaine de locomotives du chemin de fer du Grand Tronc, mais comme elles se brisaient continuellement, elles constituaient pour nous une cause d'embarras. Il est un fait digne de remarque, c'est que tandis que sur le reste du parcours le matériel roulant restait en bon état, celui qui se trouvait sur la section de la Rivière-du-Loup subissait des avaries continuelles ; nous avons éprouvé, de la sorte des difficultés considérables ; nous avons eu quantité de roues brisées, et nombre d'accidents de ce genre.

M. ANGLIN : Tous ces accidents se sont-ils produits sur cette section ?

SIR CHARLES TUPPER : Non, pas tous, mais il est un fait à remarquer c'est que bien rarement une locomotive qui n'avait pas fait le service de cette section a été brisée. Il était difficile de nous procurer le matériel roulant au moment où nous en avions besoin. Nous avions pris les mesures les plus sages, mais les concessionnaires du contrat étant en retard, la compagnie du Grand Tronc

ayant repris ses machines, et le gouvernement s'étant vu dans la nécessité d'envoyer quatre locomotives du chemin de fer Intercolonial, pour le service de l'embranchement de Pembina du chemin de fer canadien du Pacifique, lorsqu'il a été nécessaire d'entreprendre l'exploitation de cette section, nous nous sommes trouvés placés dans une fausse position, ayant à faire fonctionner un chemin de fer plus étendu avec un matériel réduit.

M. ANGLIN : L'honorable monsieur pourrait-il dire à quelle époque a été accordé le contrat pour la fourniture du matériel roulant supplémentaire ?

SIR CHARLES TUPPER : Dès que l'acquisition de la section de la Rivière-du-Loup a été un fait accompli, le département a fait préparer les plans, spécifications et dessins des locomotives, dans le but de les obtenir d'un modèle uniforme, et ces travaux ont demandé un temps considérable. Nous désirons beaucoup l'uniformité pour nos locomotives, afin que si l'une de ses parties se détériore ou puisse la remplacer facilement.

M. ANGLIN : Et c'est là la cause du retard ?

SIR CHARLES TUPPER : Je parle seulement des délais causés par la préparation des contrats. Nous avons demandé des offres, dès que nous avons pu obtenir les plans et devis, afin qu'il y eût uniformité dans la construction des différents articles du matériel roulant, et que les diverses pièces de machine pussent se changer et que les réparations, lorsqu'elles seront nécessaires pussent s'exécuter aussi plus facilement.

Quoique les contrats aient été accordés aussi promptement que possible, il s'est produit des retards considérables qui se continuent aujourd'hui.

Il m'est impossible de me rappeler toutes les dates en ce moment, mais je puis montrer à l'honorable député, au moyen de chiffres, que le délai a été causé parce que l'entrepreneur n'a pas livré le matériel roulant à l'époque fixée par son contrat. Il n'est que juste que j'expose à la Chambre les difficultés que nous avons rencontrées, afin que ce retard ne soit pas imputable à la négligence des administrateurs du chemin.

L'honorable député de Gloucester a demandé un rapport établissant le nombre de locomotives et de wagons se trouvant dans les ateliers. Sans doute la question

est fort pertinente, et j'y répondrai que tandis que le nombre des locomotives actuellement en voie de réparation est moins considérable que celui des années précédentes, nous avons une plus grande quantité de wagons dans les ateliers de réparations. L'honorable député comprendra qu'avec une ligne ayant une étendue de 126 milles de plus, ce qui oblige naturellement les trains à faire un trajet plus considérable, nous devons avoir un plus grand nombre de locomotives et de wagons en réparation. Je suis heureux de pouvoir profiter de cette occasion pour montrer à l'honorable représentant de Gloucester, que les dépenses d'exploitation de 714 milles du chemin, en 1878-79, ont été de \$1,386,999.04. Je comparerai à ce chiffre celui des huit mois de l'année courante et je déduirai de ce montant \$168,396.03, employées pour renouvellement de matériel, dépense qui ne sera pas nécessaire dans les mois correspondants de cette année. Cette déduction opérée, il nous reste \$1,218,602.97, qui représentent les frais d'exploitation de 714 milles de chemin pour huit mois, à partir du 1er juillet 1878, et les dépenses d'exploitation de huit mois des années 1879-80, depuis le 1er juillet 1879, ne se sont élevées qu'à \$1,026,358.55, soit \$192,244.42 de moins, ce qui constitue une diminution considérable. Les dépenses d'exploitation par chaque mille parcouru par un train, pour ces huit mois de 1878-79 ont été de 69.10c. et celles de 1879-80 de 52.43c, ce qui forme une réduction encourageante sur la totalité des dépenses.

M. MACKENZIE : La dépense totale se trouve-t-elle comprise dans ce calcul ?

SIR CHARLES TUPPER : Cui. Rien n'a été épargné pour maintenir le matériel roulant dans les meilleures conditions possibles d'efficacité, malgré—comme je l'ai déjà dit et comme l'honorable député doit le comprendre—l'accroissement considérable du service qui est un point qui doit être pris en considération.

Je me suis entouré de toutes les sources possibles d'informations pour m'assurer que l'économie que j'ai pratiquée n'a pas été préjudiciable à la ligne ou à son matériel roulant, ou n'a pas affecté la condition parfaite dans laquelle j'ai trouvé le chemin, lorsque j'ai été appelé à la tête de ce département.

SIR. CHARLES TUPPER.

Les dépenses d'exploitation du chemin, en 1877-78, durant les huit mois correspondant à la période dont j'ai déjà parlé ont été de \$1,189,678.13 ; dans le même temps les recettes ont été de \$920,285.38, soit un déficit de \$269,392.75. En 1878-79, les dépenses pour la période correspondante ont été de \$1,386,999.01, et les recettes de \$890,395.21, ce qui, pour huit mois, constitue un déficit de \$496,603.78, tandis que dans la même période de 1879-80, les frais d'exploitation ont été de \$1,026,358.55, et les recettes de \$939,478, déficit de \$86,880.55 seulement.

Je désire maintenant attirer l'attention du comité, quoique le crédit ne soit pas encore demandé à la Chambre, sur l'importance d'adopter une politique semblable pour l'Île du Prince-Edouard.

Les honorables députés n'ignorent pas que, chaque année, nous avons également à enregistrer un déficit considérable dans les recettes du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.

En 1877-78, les revenus de cette ligne étaient de \$135,899.60, et en 1878-79, de \$125,855.91, soit une différence dans le trafic de \$10,043.69. Cette diminution est due en partie aux causes qui ont affecté le chemin de fer Intercolonial. Les dépenses d'exploitation ont été légèrement augmentées. En 1877-78, elles étaient de \$221,599.49, et en 1878-79, de \$223,313.12, augmentation, \$1,713.63, ce qui porte le déficit total à \$97,457.21.

La Chambre comprendra, je crois, qu'il est devenu essentiellement nécessaire de faire un effort pour diminuer autant que possible le déficit annuel, et je suis heureux de constater que la mise en pratique du principe de réduire les traitements autant qu'il est possible de le faire sans affecter l'efficacité du service, et de diminuer le personnel autant que peut le permettre le fonctionnement du chemin, a eu pour effet d'abaisser considérablement les frais d'exploitation.

Je dois faire remarquer aussi que 31,000 traverses de plus que l'année précédente ont été renouvelées, ce qui explique en partie l'augmentation des dépenses.

Un état comparatif des frais d'exploitation des neuf mois se terminant le 31 mars 1879 80, avec les années précédentes, donnera une preuve satisfaisante des résultats auxquels on est arrivé en appli-

quant ce système d'économie au chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.

Les frais d'exploitations pour les neuf mois se terminant le 31 mars 1879, se sont élevés à \$176,693.21, tandis que les dépenses pour la période correspondante de cette année ont été de \$120,740.58, soit une réduction de \$55,652.63.

Durant les neuf mois de 1877-78, les frais d'exploitation, par mille, ont été de \$85.49 ; ils ont été de \$76.96 pour la même période de 1878-79, et seulement de \$53.65 pour les neuf mois correspondants de 1879-80.

J'ai reçu l'assurance de toutes les personnes qui sont responsables vis-à-vis de moi de l'entretien du chemin, que rien ne laisse à désirer, et qu'on peut établir une comparaison favorable entre l'état actuel du chemin et du matériel roulant, et celui dans lequel ils se trouvaient les années précédentes.

Les recettes pour les neuf mois se terminant le 31 mars 1879 ont été de \$96,561.97, tandis que pour la période correspondante allant jusqu'au 31 mars 1880, elles ne se sont élevées qu'à \$84,252.71 ; diminution, \$12,309.26. Ces chiffres montrent la nécessité de réduire les dépenses du chemin.

Je pense que depuis plusieurs années l'exploitation du chemin n'a pas été aussi difficile que cet hiver, à cause des tempêtes de neige qui amenaient nécessairement l'interruption de la circulation. Je pense que le résultat des efforts que j'ai faits pour assurer l'économie, ont été couronnés de succès.

Les chiffres que j'ai soumis à la Chambre peuvent se passer de commentaires, et tout ce que je puis dire maintenant au comité c'est que j'ai épuisé tous les moyens que j'avais à ma disposition, pour m'assurer que, ni le chemin, ni le matériel roulant, n'avaient eu à souffrir.

Si tel est véritablement le cas, le gouvernement doit être fier d'avoir à demander à la Chambre un crédit de \$647,496 moins élevé, que celui qui a été voté en 1878-79, pour un chemin ayant 126 milles de plus.

J'ai l'assurance qu'avec l'augmentation du commerce et des affaires du pays, dont nous avons des preuves encourageantes de tous côtés, et sur tout le parcours de l'Intercolonial, nous pouvons espérer de ce chemin, les profits les plus avantageux.

Ce service demande, il est vrai, un montant considérable, mais je crois qu'après cette année nous pouvons espérer sincèrement, comme nous le promet l'expérience de celle qui l'a précédé, de pouvoir réduire à une somme comparativement insignifiante le déficit des chemins de fer Intercolonial et de l'Île du Prince-Edouard. Nous pouvons, je crois, compter en toute confiance que l'an prochain les recettes de ces chemins suffiront entièrement à leur exploitation.

Après avoir étudié sérieusement la question, je crois pouvoir dire sans crainte, que j'ai la conviction que le temps des déficits est passé.

Je suis convaincu que les députés de l'opposition comprendront qu'au lieu de mériter du blâme, le gouvernement a droit à tous les égards pour les efforts qu'il a faits dans l'intérêt de ces chemins de fer.

Si les appréhensions des honorables députés sont véritablement fondées et si toute réduction dans les dépenses est faite au prix du bon entretien du matériel roulant et du chemin lui-même, au lieu de mériter des éloges nous nous serions attiré le blâme.

Nous n'avons pas adopté ce système de retranchements, sans être parfaitement convaincus qu'il ne serait pas possible d'adopter une politique plus maladroite que celle qui exposerait le gouvernement et le département à être condamnés sur une question de cette importance. J'ai fait tout ce qu'il m'a été possible pour m'assurer que nous ne courions aucun risque et pour me convaincre que je puis promettre, sans crainte de me tromper, que l'année prochaine les recettes de ces chemins de fer couvriront en partie, si non complètement, les frais d'exploitation.

M. ANGLIN : L'honorable monsieur nous donnera-t-il un état indiquant le parcours de chaque wagon.

SIR CHARLES TUPPER : Je l'aurai dans quelques minutes.

M. MACKENZIE : Si l'honorable ministre des chemins de fer a épargné des sommes aussi considérables qu'il le prétend, il a certainement droit à nos éloges. Rien ne me ferait un plus sensible plaisir que d'avoir à lui donner tout le crédit possible sous ce rapport, mais je dois dire que les rapports qu'il nous présente sont excessivement fallacieux. D'abord, je sais l'état dans lequel se trouve le

matériel. Il nous assure qu'il est en aussi parfaite condition que lorsqu'il l'a reçu de nos mains. Il admet que le chemin lui a été livré dans le meilleur état, ainsi que le matériel et tout ce qui concerne l'équipement.

SIR CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

M. MACKENZIE : Dans le cours entier de la période durant laquelle j'ai administré les affaires du département des travaux publics, jamais le chemin n'a été en bon état, si ce n'est dans la dernière année que nous avons occupé le pouvoir. L'honorable ministre prétend avoir fait des économies considérables et il n'en a réalisé aucune en réalité. L'inventaire du matériel publié en 1878-79 se montait à la somme de \$415,985. Je lui accorde crédit pour toute cette année, pour l'achat du matériel. Nous avons occupé, il est vrai, le pouvoir pendant trois mois et demi, mais l'honorable ministre doit être responsable de ce qui s'est acheté en dehors de ces trois mois et demi. Nous avons acheté pour \$485,859; le chiffre de l'inventaire accuse donc une diminution de \$69,063. En 1878-79 nous avions un matériel de \$345,452. A la fin de l'année l'honorable monsieur estimait son matériel à \$243,758, soit \$110,643 de moins. Ce chiffre doit être compris dans le montant qu'il dit avoir épargné.

SIR CHARLES TUPPER : Aucunement. Vous aviez l'habitude de porter au débit du chemin de fer Intercolonial tout ce qui concernait le matériel; c'est une question de comptabilité, qui ne concerne aucunement l'exploitation ou les dépenses de la ligne.

M. MACKENZIE : L'honorable ministre cherche un faux-fuyant. Il a vendu une grande partie de ce matériel, et a porté le produit de leur vente au compte du revenu.

SIR CHARLES TUPPER : Pas un dollar. Toute somme provenant de la vente du matériel entre dans le fonds consolidé; pas une partie n'est employée pour le chemin.

M. MACKENZIE : On doit tenir compte du matériel en usage, et il n'y a qu'un seul moyen d'expliquer cette différence, c'est que l'honorable ministre n'a pas acheté autant que nous et possède un matériel d'exploitation moins considérable que celui que nous avons laissé. Tout

M. MACKENZIE.

cela aurait certainement dû figurer dans les comptes.

Par exemple, dans le cours de cette année on a porté au débit du compte du revenu, pas moins de \$105,000, qui en réalité avaient été dépensées au compte du capital, pour édifices et autres fins.

Il y a une somme de \$210,674 pour les renouvellements permanents que l'honorable monsieur compte comme n'étant que de \$168,309; pourrait-il nous expliquer la raison de cette différence de \$42,278?

SIR CHARLES TUPPER : J'ai donné à l'honorable député la somme de \$168,000 comme le montant total dépensé pour renouvellements dans le cours des huit mois mentionnés.

M. MACKENZIE : L'honorable ministre pourra voir, en consultant son propre rapport, que le chiffre de la somme est de \$136,000, en plus de laquelle \$42,378 ont été employées durant le premier semestre de cette année, ce qui forme un total de \$210,764, dépensé également sur le revenu.

Quand nous avons quitté le pouvoir, il y avait 589 hommes employés dans les différents ateliers, soit à la construction du matériel neuf, soit à la réparation de l'ancien. L'honorable ministre des chemins de fer a réduit leur nombre à 127. Quand à la réduction des salaires, je ne suis pas en mesure de dire à combien elle se monte. Tout cela doit être considéré comme étant contraire au bon fonctionnement du chemin, car ces ouvriers étaient employés à l'entretien du matériel.

En dépit des assurances de l'honorable ministre, je suis convaincu par les rapports des journaux et autres renseignements, je suis convaincu qu'il y a eu une réduction considérable dans le matériel—réduction qui s'est portée principalement sur les locomotives—depuis que le gouvernement est arrivé au pouvoir. Je vois de fréquents rapports d'accidents arrivés à cause du mauvais état des locomotives, et il ne peut en être autrement.

Je vois par un rapport, que tandis qu'il y a une augmentation à constater sur le parcours des trains, il y a diminution sur le parcours des wagons, ce qui prouve que chaque locomotive ne peut pas traîner un nombre aussi considérable de wagons qu'auparavant, ou ce qui revient au même que la ligne ne vaut pas ce qu'elle valait autrefois.

Il y a aussi à constater un fait singulier relatif au transport des voyageurs ; ainsi quoique le nombre ait été de 21,144 plus élevé, il y a eu une diminution de plus de \$23,000 sur le montant reçu. Les rapports du transport des marchandises accusent aussi une diminution de 11,849 tonnes. Le matériel disponible, à l'expiration de l'exercice de 1878-9 était de \$243,758. Pour montrer à l'honorable monsieur où je veux en venir en avançant ce fait, je lui dirai que lorsque j'ai pris le portefeuille du département des travaux publics, le matériel, pour les 334 milles de chemin de fer, était estimé à \$350,255.

Ainsi, pour cette dernière année, dont le rapport nous est soumis, les recettes brutes ont été de \$1,294,000, environ \$80,000 de moins que dans le cours de l'année précédente, quoique la majeure partie du temps, le parcours ait été plus considérable ; mais les dépenses d'exploitation sont portées à \$2,110,356, soit une augmentation de \$209,000 sur l'année précédente.

L'honorable ministre des travaux publics est responsable, sinon de l'administration entière de cette année, du moins de celle de neuf mois. Mon honorable ami a produit ce soir un état indiquant les travaux pour lesquels nous sommes responsables. J'admets que nous sommes responsables de quelques-uns d'entre eux, mais je repousse la responsabilité des autres.

Sans doute nous sommes responsables du service de l'eau et du gaz à Moncton, quoique les travaux n'aient pas été terminés lorsque nous avons abandonné l'administration. J'ai été excessivement surpris quand, pour la première fois, on m'a proposé de demander notre approvisionnement d'eau à l'aqueduc qui alimente la population de Moncton. J'ai répondu que nous avions déjà un aqueduc pour nous seuls, mais à mon grand étonnement, M. Brydges m'a expliqué que, comme le pays devait se défricher sur un rayon considérable, il ne doutait pas que notre approvisionnement d'eau vint à manquer bientôt, et qu'avec des ateliers considérables, l'alimentation des locomotives, on ne pouvait pas s'exposer au risque de manquer d'eau.

C'est avec répugnance que j'ai conclu un engagement avec la compagnie de l'aqueduc, pour amener l'eau dans nos

cours. Je suis surpris d'entendre dire que la chose n'était pas nécessaire. J'aimerais à savoir de l'honorable ministre s'il avance le fait sur l'autorité de ses ingénieurs. A-t-il reçu d'eux un rapport établissant qu'il n'était pas nécessaire d'amener l'eau à Moncton ?

SIR CHARLES TUPPER : Je ne crois pas avoir dit cela.

M. MACKENZIE : Vous avez dit que nous avons entrepris ce travail sans la moindre nécessité.

SIR CHARLES TUPPER : Non, j'ai dit que c'était la seule chose qui ne m'ait pas paru absolument nécessaire, et que le rapport de l'ingénieur établissait qu'on aurait pu se dispenser d'avoir l'eau et le gaz, attendu que nous avions des arrangements indépendants pour l'approvisionnement de l'eau. C'est la première fois que j'entends dire qu'il y avait danger que nous manquions d'eau.

Le gouvernement de l'honorable député a fait des dépenses considérables pour amener l'eau dans les ateliers et je pense qu'avant de faire venir l'approvisionnement d'eau de deux milles, il a dû savoir ce qu'il faisait.

M. MACKENZIE : Nous avons pris les meilleurs moyens pour obtenir l'eau où nous pouvions, mais lorsque l'on m'a dit qu'il pourrait se faire que l'approvisionnement vint à manquer, j'ai pris les meilleurs arrangements possibles et j'ai soumis ensuite la question au parlement, comme l'honorable monsieur doit s'en souvenir.

Pour ce qui est du gaz, j'ai toujours considéré que dans les grands ateliers le gaz est toujours plus sûr que l'huile, et c'est pour assurer une plus grande sécurité que j'ai adopté ce premier mode d'éclairage qui, à part les dépenses d'installation, n'est pas plus coûteux que le second. Mon collègue, (sir Albert Smith) me rappelle que nous ne sommes forcés de consommer le gaz, qu'autant que nous le préférons. Mon impression est que le prix ne dépasse pas \$3.00 ; dans tous les cas nous n'avons pas à payer plus que les autres citoyens.

SIR CHARLES TUPPER : Oui. Il y a un contrat.

M. MACKENZIE : C'était mon impression. Quant aux économies que l'honorable ministre dit avoir effectuées en congédiant des ouvriers et des employés de la ligne, je ne puis répondre qu'une

chose, c'est que je ne puis concevoir comment il est possible que l'ancien administrateur en chef, M. Brydges, ait employé un personnel plus nombreux qu'il était nécessaire.

Avec un administrateur de chemin de fer de l'expérience de M. Brydges, je n'ai jamais cru qu'il était utile d'insister sur la nécessité de réduire le personnel et je ne crois pas non plus que la chose eût pu se faire.

Je comprends qu'on puisse se passer d'ouvriers pendant un an ou deux, quand le chemin est en parfait état, mais il est utile de garder continuellement un bon personnel. Quand à ce qui a trait à la réduction des gages, il me semble que nos journaliers devraient être payés tout autant que ceux des corporations du pays, et les journaliers employés sur toute l'étendue de la ligne, se sont plaints à moi de ne pas recevoir des gages aussi que ceux que donnent les particuliers.

Je crois que les gages variaient de 80 centins à une \$1; j'aimerais à savoir à quel chiffre on les a maintenant fixés.

SIR CHARLES TUPPER: Je suis heureux que l'honorable député m'ait adressé cette question. Tandis que les employés de bureau, ayant des traitements élevés, ont eu à subir des réductions considérables, les gages des ouvriers n'ont jamais été diminués. L'honorable monsieur leur donnait de \$1 à \$1.10 par jour; c'est ce qui leur est payé maintenant.

Les journaliers n'ont pas été diminués, à l'exception d'un petit nombre d'entre eux qui gagnaient \$1.20 et dont le salaire a été réduit à \$1.10.

M. MACKENZIE: Le salaire des ouvriers, appartenant à des corps de métier a été diminué.

SIR CHARLES TUPPER: Oui. En chiffres ronds, je me suis dispensé des services de 400 hommes. Aujourd'hui, et depuis neuf mois, l'exploitation du chemin se fait avec 400 hommes de moins que du temps de l'honorable monsieur et je paie plus de \$200,000 de moins de gages et de traitements.

M. MACKENZIE: De combien les salaires ont-ils été réduits?

SIR CHARLES TUPPER: La réduction a été faite selon la position qu'occupaient les ouvriers.

M. MACKENZIE: De combien ont été réduits les salaires des finisseurs en fer et des charpentiers?

M. MACKENZIE.

SIR CHARLES TUPPER: Leur salaire n'a pas été diminué.

M. MACKENZIE: Alors les salaires des ouvriers n'ont été aucunement diminués.

SIR CHARLES TUPPER: Je répète que j'ai effectué une économie de \$200,000 par année sur les gages et les traitements.

M. MACKENZIE: L'honorable monsieur dit qu'il a diminué salaires des ouvriers.

SIR CHARLES TUPPER: Si je l'ai dit, je suis informé maintenant que tel n'est pas le cas; ils reçoivent les mêmes gages qu'auparavant.

M. MACKENZIE: Il appert, par ce rapport, qu'il y a 125 ouvriers de moins, dans les ateliers seulement, depuis le commencement de l'année, d'où il résulte qu'il se fait moins d'ouvrage, ou du moins seulement l'ouvrage essentiellement nécessaire pour l'entretien du chemin. La conséquence de ces économies est que l'honorable monsieur laisse détériorer le matériel; il a acheté moins et a laissé moins; il a employé un personnel moins considérable pour la fabrication du matériel du chemin; le ballastage qui se faisait auparavant a cessé; il s'est fait une quantité comparativement faible de réparations de ce genre, et la ligne est loin d'être dans un aussi bon état que lorsque j'ai quitté le ministère.

On verra quelles seront les conséquences de ces économies, et je n'hésite pas à prédire que si le chemin n'est pas mieux entretenu, il y aura à parler de certaines complications lorsque nous discuterons la question la prochaine fois.

Je tiens, toutefois, à rendre justice à l'honorable ministre pour les efforts qu'il déploie dans le but de réaliser des économies, et je ne doute pas que, dans certains cas, il en ait fait de judicieuses. Je n'hésite pas à lui donner crédit pour les motifs et les intentions qui l'animent, mais je m'objecte aux efforts qu'il déploie pour se faire accorder certains mérites qui ne lui reviennent pas.

Voici maintenant quelle est la position du chemin de fer de l'Île:

Année.	Revenu.	Dépenses d'exploitation.
1876....	\$118,060.....	\$214,930
1877....	130,664.....	210,329
1878....	135,899.....	221,599
1879....	125,815.....	223,313

Cette dernière année a été la plus mauvaise.

Nous n'avions laissé à l'honorable monsieur aucun travail important, de sorte qu'il est entièrement responsable de cette forte dépense, plus considérable que les années précédentes.

SIR CHARLES TUPPER : J'ai donné à l'honorable député un état des travaux dont l'exécution a occasionné ce surcroît de dépenses.

M. MACKENZIE : Sur l'île du Prince-Edouard ?

SIR CHARLES TUPPER : Oui, la construction des quais et diverses autres améliorations.

M. MACKENZIE : Il me semblait que les quais étaient presque entièrement terminés, mais je dois dire que deux ans auparavant nous avons dépensé une somme considérable pour rétablir le lit du chemin sur toute la longueur de son parcours.

Cette ligne était certainement la plus mal construite d'Amérique, et c'est le gouvernement de l'île que nous avons à blâmer pour cela.

Il a fait un contrat tout à fait imprudent, et lorsque monsieur Swinyard fut envoyé par l'ancienne administration pour faire un rapport sur l'état du chemin, il nous apprit quelle était sa condition actuelle.

Toutefois, le gouvernement de l'île prétendit que les modifications du contrat avaient été faites à sa propre demande, et que les entrepreneurs devaient en être tenus responsables, puisqu'elles étaient postérieures à la Confédération, de sorte que nous n'avions aucunement à nous occuper de la question, si ce n'est pour constater si la ligne était bien faite selon le contrat qui existait avant l'entrée de l'île dans la Confédération.

Je présume qu'au point de vue légal, cette position est indiscutable. En conséquence, nous avons été obligés d'envoyer monsieur Frank Shanly pour décider si le chemin avait été terminé selon les modifications acceptées par le gouvernement de l'île, avant son entrée dans la Confédération.

Il fit son rapport et la Chambre ne peut en avoir oublié les traits généraux. Toutefois, on ne discuta pas les faits mentionnés dans le rapport de M. Swinyard.

Nous avions, par exemple, la fameuse clôture de fer qui, sur toute l'étendue de

l'île a été enlevée par les vaches ou les moutons qui traversaient la voie.

Nous avons été obligés de la renouveler sur une grande étendue. Nous avons été obligés de faire beaucoup d'arpentages, afin d'arriver à une conclusion quelconque, relativement à la nature des courbes sur les différentes parties du chemin.

Nous avons été obligés de poser de nouveaux rails sur tout le parcours, de Charlottetown à la jonction.

Nous avons eu à exécuter des travaux considérables qui, à proprement parler, étaient imputables au capital et que nous avons compté comme dépenses d'exploitation. Le gouvernement avait l'intention de redresser le tracé du chemin à différents endroits, car il y avait des courbes très prononcées, là où elles paraissaient entièrement inutiles, et il se présentait des rampes raides qu'on aurait pu éviter avec fort peu de travail. Toutes ces dépenses sont tombées sur nous, lorsque nous avions l'administration du chemin.

Nous avions à transformer une ligne incapable de rendre des services, en une ligne utile, et d'arracher les chemins de la terre ferme à la position déplorable dans laquelle ils se trouvaient pour les mettre dans l'état irréprochable dans lequel l'honorable ministre avoue les avoir trouvés.

Ce serait une tâche facile que de consulter les chiffres pour pouvoir démontrer sans peine que le matériel acquis durant mon administration a été acheté dans des conditions plus avantageuses qu'auparavant. Il serait facile d'établir que nous avons payé le fer, l'acier, la peinture, le bois, et tous les matériaux nécessaires à la ligne, à meilleur marché que l'administration actuelle.

Je ne fatiguerai pas le comité en lui soumettant un état comparatif, quoique je l'aie sous la main. Je me contenterai de déclarer que, dans le cours de mon administration, nous nous sommes efforcés de maintenir le chemin dans l'état le plus parfait, et que nous avons convenablement payé les personnes que nous avons employées. Si l'honorable ministre a trouvé que quelques-uns de ces employés étaient trop payés et s'il a réussi à réaliser une économie, tout en administrant les affaires du chemin aussi bien qu'avec d'autres employés gagnant des appointements plus élevés, je ne puis que lui dire que j'en suis très heureux, et s'il peut

maintenir le chemin dans son état d'efficacité en réduisant aussi considérablement les dépenses, je serai le premier à l'en féliciter.

SIR CHARLES TUPPER: Je suis surpris que l'honorable député ait oublié si tôt des choses qu'il paraissait si bien connaître, il y a peu de temps.

Il prouve combien il est difficile pour une personne de conserver la connaissance de certaines affaires, dès qu'elle a cessé d'être engagée directement dans leur administration. La déclaration de l'honorable monsieur établissant que j'avais négligé de faire entrer en compte la balance entre le montant du matériel acheté et celui qui se trouvait sur la ligne est entièrement fautive, pour la raison qu'il ne s'agit que d'une simple question de comptabilité.

Le compte du matériel est débité de tout ce qui est acheté, il est crédité de tout ce qui est vendu, mais le chemin est débité seulement du matériel qui y est employé durant l'année pour l'exploitation, de sorte que nous pouvons acheter dans un an pour \$100,000 de plus de matériel, et en user beaucoup moins, sans que la question de comptabilité se trouve le moins du monde affectée; elle n'a aucun rapport avec le sujet que nous discutons actuellement.

L'honorable député a dit ensuite au comité que nous avions employé le produit de la transaction à l'entretien du chemin. Il se trompe une fois de plus, car pas un dollar de la somme reçue pour vente de matériel n'a été consacré au service du chemin, de même que toutes les recettes provenant du transport du fret et des voyageurs, ne sont pas employées par le département, mais versées au même fonds qui fournit l'argent nécessaire pour l'exploitation du chemin.

Mon honorable ami était entièrement dans l'erreur, lorsqu'il a essayé de corriger les chiffres que j'ai soumis à la Chambre, relativement à ces deux points importants. L'honorable député de Lambton continue en disant qu'ayant congédié 127 des ouvriers qui étaient autrefois employés dans les ateliers, il se fait une somme d'ouvrage bien moins considérable. L'honorable monsieur devrait savoir qu'il y avait un personnel d'ouvriers considérable, dont les salaires n'étaient pas portés du tout au compte d'exploitation du chemin; qu'il a employé grand

nombre d'ouvriers à la construction des wagons et du matériel roulant, lesquels étaient payés, non pas au compte du chemin, mais au compte du capital.

Le travail étant terminé, et les comptes ayant été balancés, il a fallu nécessairement congédier ces ouvriers. En arrivant au pouvoir, nous avons trouvé cette quantité considérable d'ouvriers, payés à même les fonds publics, sans aucune nécessité, lorsque leurs services n'étaient pas requis, lorsqu'il n'y avait pas de travail pour eux, lorsqu'il n'y avait jamais eu pour eux de travail relatif à l'exploitation du chemin.

Comme je l'ai déjà dit, j'ai pu me passer des services de 400 personnes, et depuis les huit derniers mois, nous payons en gages et traitements, pour le même service, plus de 2,000,000 de moins par année que lorsqu'a eu lieu le changement de gouvernement.

L'honorable monsieur n'est pas plus heureux dans sa déclaration relative à la diminution de la longueur du parcours des wagons.

Voici un tableau pour huit mois de chaque année :

	Milles.
1876-77.....	10,084,551
1877-78.....	14,713,757
1878-79.....	15,380,688
1879-80.....	17,726,446

L'honorable monsieur dit que l'augmentation des dépenses était inutile, le chemin se trouvant dans une excellente condition. Il devrait savoir que ce surcroît de dépenses, sur le chemin de fer Intercolonial, pour l'année se terminant le 30 juin dernier, est imputable à lui et à son administration; du reste je lui ai donné tout le crédit voulu pour le service auquel cette dépense avait été affectée.

L'honorable monsieur peut dire si elle était nécessaire ou non, mais dans tous les cas il doit en porter la responsabilité. Durant la même année il y a eu, sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, une augmentation de dépenses de \$2,910.62 pour traverses, et de \$6,379 pour réparations des quais et améliorations à Summerside.

Les réparations des ponts, clôtures, qui toutes ont été exécutées dans la saison de 1878, se sont élevées à \$8,106.54. Je ne veux pas mettre en doute l'utilité de ces dépenses, mais je répète que la responsa-

bilité doit retomber sur l'honorable député et non sur moi.

M. MACKENZIE : Je ne sais pas où l'honorable ministre a pris les chiffres qui l'autorisent à dire qu'il y a eu une augmentation et non une diminution dans le parcours des locomotives. Je trouve dans son propre rapport de 1877-78 que le parcours des wagons était de 2,499,080 ; en 1878-79, de 2,531,791, soit une augmentation de 32,070, tandis que le parcours des wagons, en 1877-78, a été de 22,164,816, contre 21,855,441, dans le cours de l'année suivante ; diminution, 309,375.

M. BRECKEN : Je n'aurais certainement pas pris la parole, sans les remarques que vient de faire l'honorable représentant de Lambton.

L'honorable député, parlant du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, a dit qu'il était certainement le plus mauvais et le plus mal construit du Canada.

J'étais membre du gouvernement de l'île au moment où le contrat a été conclu. Avant son achèvement, ce chemin bouleversa plus de gouvernements qu'aurait pu le faire la grande ligne du Pacifique. Je rappellerai à l'honorable monsieur que le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard a été construit à raison de \$14-500 par mille, à part les indemnités payées pour les terrains, et que pour ce prix nous ne pouvions pas espérer un chemin de premier ordre. Je lui rappellerai aussi qu'à la demande de ses amis politiques de l'île, il a envoyé M. Swinyard, qui n'était pas ingénieur, pour faire un rapport sur la nature du chemin. Tout en ayant personnellement pour monsieur Swinyard le respect voulu, je ne puis pas dire que j'en ai beaucoup pour son rapport ; il a paru si peu satisfaisant au public, vu que la demi condamnation qu'il portait contre le chemin, M. Laird et ses amis, quoiqu'en étant enchantés, et trouvèrent forcés de faire venir deux ingénieurs de New-York ; ces messieurs avaient certainement tout autant de talent que n'importe lequel de leurs confrères du Canada.

Le rapport de M. Swinyard dut être abandonné. Les deux ingénieurs de New-York étaient MM. Newton et Maher ; ils étaient parfaitement étrangers aux partis politiques de l'île et fort en état de se former une opinion.

Après avoir soigneusement examiné le

chemin, ils rapportèrent que le travail avait été consciencieusement exécuté et qu'il était aussi bon qu'on pouvait s'y attendre pour l'argent qui y avait été consacré.

M. Frank Shanly fut ensuite envoyé par l'honorable député de Lambton, qui espérait qu'il serait possible de trouver quelque défaut dans le travail. Cet ingénieur fit à son tour un rapport favorable. Je n'ai pas en ma possession les rapports de MM. Newton et Maher, pas plus que celui de M. Frank Shanly ; je ne pensais pas que cette discussion serait soulevée, mais je puis dire à l'honorable député qu'il n'y avait pas un mot, dans ces deux derniers rapports, qui puisse lui permettre de parler du chemin comme il l'a fait.

L'honorable député, dans un langage ou perçait la moquerie, a fait allusion aux courbes brusques et aux pentes raides ; je lui demanderai si, dans le cours des cinq années durant lesquelles il est resté à la tête du pouvoir, et a rempli la fonction de ministre des travaux publics et des chemins de fer, il a fait la moindre tentative pour diminuer ces courbes et abaisser ces pentes. Il connaissait alors ce dont il parle aujourd'hui.

S'il est sincère, s'il croit véritablement que ce chemin de fer est tel qu'il l'a représenté, et s'il s'est pas efforcé de faire disparaître ces grands inconvénients, s'il savait et connaissait ce qu'il vient de dire, il était indigne de la confiance que le peuple et les représentants du peuple reposaient en lui.

Il n'a rien fait, je suppose, parce qu'il savait bien qu'il n'y avait rien à faire. Quant à la clôture en fil de fer dont parle mon honorable ami, je dois dire que le contrat exigeait une clôture en voliges et on a proposé d'y substituer une clôture en fil de fer.

On a trouvé dans le *Globe* de Toronto une description des clôtures en fil de fer, employées dans les immenses pâturages de l'Australie.

A cette époque, j'étais solliciteur-général et membre du gouvernement de l'île, et je me rappelle que je me suis réjoui du changement, car une clôture en voliges facilite en hiver l'amoncellement de la neige sur la voie.

Nous n'avions à ce moment aucune expérience des clôtures de fer, et je crois qu'elles étaient bien peu en usage

Canada. Ce genre de clôture n'a pas tenu ce qu'il promettait ; le fil était trop mince.

L'honorable monsieur dit que les cochons et les moutons ont promptement détruit les clôtures. J'ai à signaler à ce sujet, un fait qui étonnera sans doute cette Chambre, mais il est aussi vrai que surprenant.

On a remarqué que les parties de ces clôtures qui passaient sur les fermes de nos adversaires grits, étaient beaucoup plus brisées et enmêlées que celles qui se trouvaient sur les terres des conservateurs.

Les animaux qui ont fait tant de dommages aux clôtures n'étaient pas des quadrupèdes tels que chevaux, vaches, moutons ou cochons, mais des bipèdes malicieux et méchants connus sous le nom de grits.

Les membres du gouvernement ont demandé ce changement avec la meilleure foi du monde ; le fait est que les fils étaient trop faibles.

M. LONGLEY : Je désire attirer l'attention du comité sur la réclamation de M. Wassal, un ingénieur civil de talent qui réclame une compensation du gouvernement pour l'usage d'un brevet de pont. Je crains de n'avoir d'autre occasion de présenter la réclamation de M. Wassal, et c'est pour cela que je demanderai au comité l'autorisation de lui lire quelques passages des volumineux documents relatifs à cette réclamation, qui ont été mis entre mes mains.

Je demanderai aussi que tout cette correspondance soit soumise à un tribunal impartial, qui sera appelé à rendre une décision, si l'honorable ministre des chemins de fer et canaux veut bien y donner son assentiment. Voici quelques lignes au bas desquels je trouve les initiales C.S. qui sont, je crois, celles de l'ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial.

" Nous avons construit quelques ponts avec de vieux rails sur le chemin de fer Intercolonial et sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard ; sont-ils bâtis d'après le brevet Wassal, c'est ce qu'il m'est impossible de dire.

" 26 mars 1879."

" Signé, C. S.

Voici maintenant ce que dit monsieur Wassal :

" Dans le premier cas, les cordes, poteaux et tirants sont faits avec des rails, comme l'indiquent les devis et les dessins du brevet No. 4, 379, et dans le second cas les piliers et les cais-

M. BRECKEN.

sons sont exactement semblables et de la même nature que ceux illustrés et décrits sur le brevet No. 7, 636.

" Il ne s'agit que de jeter un coup d'œil sur les constructions du chemin de fer Intercolonial pour se convaincre que celui qui en a donné le dessin a dû copier mon brevet, car ces ponts présentent toutes les conditions de durée et de solidité ; chacune de leurs parties indique une connaissance des détails que n'aurait pu posséder personne sans les expériences qui ont été faites sur la force des rails, employés à la construction des ponts, ou une parfaite connaissance des expériences que j'ai faites, il y a quelques années et qui ont été publiées en 1875, pour l'information du public. M. C. Brydges sait parfaitement que ces ponts ont été érigés d'après mes brevets, car j'ai attiré son attention sur ce fait, au moment de leur construction."

On verra aussi que l'attention de l'ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial a été appelée sur cela, car il fait le rapport suivant :

" Pas un des dessins adoptés sur les chemins de fer du gouvernement pour les ponts construits avec de vieux rails, n'a de ressemblance avec les plans annexés aux spécifications du brevet, et je ne considère pas que les ponts du chemin de fer du gouvernement aient été construits d'après ce brevet.

" 7 juillet 1879."

En vue de l'incertitude qu'entoure cette question, je demanderais à l'honorable ministre des chemins de fer et canaux de vouloir bien consentir à soumettre ces documents à un tribunal désintéressé, qui aurait à rendre une décision. C'est là, je crois, la meilleure manière de régler ce différend. Toute personne qui sera nommée pour faire partie de ce tribunal devra avoir des capacités réelles comme ingénieur.

Les plans et devis devront être sérieusement examinés et comparés avec les ponts dont il a été question. Je crois qu'il serait opportun de régler cette question promptement et d'une manière satisfaisante.

SIR CHARLES TUPPER : J'ai soumis au département la réclamation que m'avait présentée M. Wassal, pour l'usage de sa patente et la réponse que j'en ai reçue m'a convaincu que non-seulement on n'avait pas empiété sur ses droits, mais encore que l'invention dont on s'est servie est de M. Archibald, ingénieur au service du gouvernement. J'ai donc refusé de faire aucun paiement, mais je ne m'opposerai pas au mode suivi ordinairement dans les cas de même nature,

et qui consiste à nommer un arbitre officiel chargé d'étudier la question et de faire rapport au gouvernement.

M. MACKENZIE : Puisque vous niez vous être servi du brevet, je ne vois pas la nécessité de nommer un arbitre.

SIR CHARLES TUPPER : Si je comprends bien la question, chacun de ces messieurs prétend posséder le brevet original, ou ce qui revient au même, être l'inventeur, mais M. Archibald, qui était au service du département des chemins de fer, sous les ordres de M. McRae, est celui qui a profité des bénéfices.

M. KILLAM : Je connais parfaitement M. P. J. Archibald, mais ce que j'ai à dire c'est qu'il me semble que M. Wassall a parfaitement établi sa réclamation. Il a montré la valeur pratique de son invention, en l'appliquant sur le chemin de fer Intercolonial.

M. LONGLEY : Je ne veux pas discuter la question, car je crois avoir du gouvernement l'assurance que la question sera soumise à un tribunal impartial. S'il en est ainsi, je serai satisfait.

SIR CHARLES TUPPER : Il sera recueilli des témoignages qui serviront de base au rapport ; si le gouvernement est convaincu que la réclamation est valide, il y accordera sa considération.

M. ANGLIN : Pour revenir à quelque chose de plus important, au point de vue des intérêts publics, nous désirons discuter deux questions très sérieuses, soulevées par l'honorable ministre des chemins de fer. Il me semble qu'il a difficilement prouvé qu'il ne s'est pas rendu coupable de grande extravagance, si ce n'est toutefois, pour ce qui regarde l'abaissement du salaire de quelques fonctionnaires, la diminution du personnel des ouvriers, et l'entretien de la voie du chemin de fer.

Il prétend avoir réalisé une économie considérable, dans l'exploitation du chemin de fer, mais je suis loin de dire que ses assertions à ce sujet aient convaincu chacun de nous.

En comparant ses dépenses, pour les huit derniers mois, avec celles des huit mois précédents, il ne parle que de la partie administrative qui se trouve sous son contrôle immédiat.

Il est excessivement difficile de suivre une masse de chiffres, lus à la course par l'honorable ministre, et immédiatement, par quelqu'opération subite de l'esprit, juger sans hésitation de la valeur de ces

chiffres ou calculs. On ne peut se former un jugement que par la réflexion et l'étude. Parmi toutes ses déclarations, j'en ai remarqué bien peu auxquelles il fut possible de faire une réponse immédiate.

Il est étonnant que, dans son premier état, l'honorable ministre n'ait pas établi de comparaison pour le parcours des wagons. Son propre rapport, comme l'a fait remarquer l'honorable député de Lambton (monsieur Mackenzie), établit que dans l'année finissant le 30 juin, tandis que le parcours des locomotives a augmenté, il y a eu diminution sur celui des wagons.

Il assure que durant ces huit mois il y a eu une augmentation considérable sur le parcours, par mille, des locomotives, ce qui semblerait indiquer, s'il ne tient pas compte du parcours sur l'embranchement de la Rivière-du-Loup, une forte augmentation des revenus du chemin, mais nous n'avons pas appris que ce fait heureux se soit produit, dans le cours de ces huit mois.

SIR CHARLES TUPPER : Qu'il me soit permis de rectifier les assertions de l'honorable monsieur. Il se plaint du rapport, mais le rapport n'aborde pas la question, il ne contient pas d'état comparatif relatif au parcours des wagons, par mille, dans le cours des huit mois de cette année.

M. ANGLIN : J'ai fait remarquer que pour l'année se terminant le 30 juin, il y avait eu augmentation du parcours des locomotives et diminution de celui des wagons.

SIR CHARLES TUPPER : Cela n'a aucun rapport à la question.

M. ANGLIN : Certainement oui, car nous sommes naturellement amenés à conclure qu'il existe quelques raisons pour lesquelles le parcours des wagons ne correspond pas à celui des locomotives, et après ce qui a été dit de l'état du matériel roulant du chemin, nous sommes portés à croire que les locomotives et le matériel ne sont plus dans l'état dans lequel ils devraient être, et que, par conséquent, on a dû diminuer le nombre de wagons formant chaque train.

SIR CHARLES TUPPER : Quel rapport possible peut avoir une comparaison établie entre les années 1877-78, 1878-79 et 1879-80. Il existe deux choses différentes et distinctes. J'ai comparé le parcours, par mille, des wagons, avec les huit

mois de l'année précédente. Quant à me reporter aux deux années précédentes, c'est une chose que je n'ai pas à faire.

M. ANGLIN : Avant que l'honorable ministre ait présenté cet exposé, nous ne connaissions rien des faits qu'il a avancés et nous ne possédions d'autre rapport que celui relatif à l'année finissant le 30 juin, nous informant de ce qui se rapportait à l'administration du chemin. Les chiffres de l'honorable monsieur ont laissé une impression assez confuse, dans l'esprit de ceux qui les ont entendus. Si nous possédions tous les chiffres, nous pourrions les analyser convenablement et comparer l'augmentation du parcours, par mille, des locomotives et des wagons ; de la sorte, nous serions en mesure de nous former une opinion juste.

En comparant cette année avec la précédente, l'honorable ministre des chemins de fer établit un parallèle entre les opérations de l'année en question et celles d'une autre année dans le cours de laquelle il a eu huit mois et demi durant, le contrôle entier du chemin de fer. Pendant ce temps, il s'est produit un déficit considérable, causé en partie par les améliorations extraordinaires dont l'honorable monsieur a fait le relevé. Parmi ces améliorations figurent plusieurs voies d'évitement établies dans la Nouvelle-Ecosse. Il peut se faire que l'honorable député de Lambton ait jugé que leur construction était nécessaire.

SIR CHARLES TUPPER : C'est ce qu'il a fait, et leur construction était commencée avant le changement d'administration.

M. ANGLIN : C'est une preuve de son esprit de justice et des bonnes dispositions qu'il a montrées envers les provinces maritimes. Il y avait donc cette dépense formant un total de \$210,000 et une somme considérable pour les rails d'acier que l'ancien gouvernement décida de porter au compte du revenu, en l'étendant non pas sur une année seulement, mais sur cinq, si j'ai bien compris. Si nous déduisions ces sommes du montant total, nous réduirions considérablement le déficit, mais je préfère prendre en considération l'année précédente, durant laquelle l'honorable député de Lambton a eu le contrôle exclusif du chemin. Nous voyons que dans le cours de l'exercice de 1877-78 le déficit total a été de \$432,326. Durant ce temps, \$200,000 ont été portés au

SIR CHARLES TUPPER.

compte du revenu, tandis que cette année ou dans l'avenir, le même système de comptabilité ne sera pas suivi. Déduction faite de ce montant, le déficit n'est pas plus que de \$232,326.

Mais il y a à faire une autre déduction importante. L'honorable ministre nous a dit que sous le règne de l'ancienne administration, grand nombre d'ouvriers étaient employés à la fabrication du matériel roulant ; les dépenses étaient portées au compte capital. Il a omis, peut-être oublié, de dire qu'il y avait aussi beaucoup d'ouvriers employés à l'ajustage, au ré-assemblage et aux réparations du matériel roulant des chemins de fer des provinces d'en-bas, travaux rendus nécessaires par le changement de la largeur de la voie, et le mauvais état d'un grand nombre de wagons et locomotives. Le coût de ce travail n'a pas été porté au compte du capital, mais au compte du revenu ; sur ce compte, \$100,000 devraient être portées au crédit de l'administration de l'honorable député de Lambton. Cette déduction faite, nous ne trouvons plus qu'un déficit de \$132,326.

L'honorable député nous a informés que son déficit pour huit mois a été de \$86,000 ; à ce taux il serait de \$129,000 pour toutes les opérations de l'année, somme à opposer à \$132,000. Ainsi donc, en portant à ce chiffre le déficit de l'administration du député de Lambton, nous constatons une économie de \$3,000, sur l'ensemble des opérations de l'année.

Quant à ce qui a trait au matériel, je ne mets pas en doute l'exposé de l'honorable ministre, mais je suis surpris de la manière dont il l'établit.

Je ne savais pas que le matériel dût être débité au compte du revenu consolidé et le prix de vente crédité au même compte. Sans doute le matériel employé pour l'exploitation du chemin de fer est porté à son compte, et si tel est le cas, nous aurons un autre moyen de juger de la quantité de matériel employé pour le chemin de fer.

Nous sommes égarés par la manière dont les comptes sont établis maintenant, mais dans tous les cas, nous ne pouvons ignorer que la quantité du matériel d'exploitation a considérablement diminué l'an dernier.

Toutefois, pour revenir à la question principale, qu'il me soit permis de dire

que j'ai été surpris, en rassemblant ces chiffres, de constater que l'économie n'avait été que de \$3,000. Je pensais qu'elle serait beaucoup plus considérable que cela.

Nous savons que monsieur Brydges dont le gouvernement actuel n'a pas cru devoir utiliser les services, recevait un traitement élevé ; il en était de même de monsieur Luttrell. Actuellement une autre personne, qui est supposée devoir cumuler les fonctions de ces deux messieurs, reçoit un traitement beaucoup moins élevé que celui de monsieur Brydges.

S'il s'acquie d'une façon convenable du travail de ces deux fonctionnaires, il me semble que son traitement est plus faible qu'il devrait l'être. Un homme dans sa position devrait avoir non-seulement les capacités nécessaires pour diriger la marche des trains, mais des aptitudes spéciales qui lui permettraient d'augmenter les affaires du chemin.

Un certain M. Black est employé à un travail de ce genre, mais les services qu'il a rendus jusqu'à présent, comme administrateur, restent ignorés. M. Schreiber est aussi employé à Ottawa pour faire une partie du travail qui était dévolu autrefois à M. Brydges.

Si nous additionnons les traitements de MM. Black, Pottinger et Schreiber, leurs dépenses de voyage et autres frais, nous verrons qu'on a pas effectué une économie considérable sur le passé.

MM. Brydges et Luttrell accomplissaient le travail de MM. Black, Pottinger et Schreiber, et le faisaient mieux.

L'honorable ministre des chemins de fer a diminué les appointements d'un grand nombre d'employés et j'ai entendu parler de réductions qui ne sont pas justifiables. Prenant en considération les aptitudes des personnes employées et les appointements donnés dans le service civil, je pense qu'on peut facilement établir que le personnel du chemin de fer n'est pas suffisamment payé. Nous constatons, dans quelques cas, des réductions tout à fait étonnantes. Par exemple, dans l'état qui a été soumis à la Chambre par l'honorable ministre des chemins de fer, nous voyons un salaire de \$300 réduit à \$240.

L'honorable ministre a déclaré avec un juste orgueil qu'il n'avait jamais réduit les gages des journaliers employés sur le chemin, ni ceux des ouvriers appartenant

aux différents corps de métiers. Je voudrais bien alors savoir pourquoi il a réduit le salaire de ce pauvre homme à \$240, montant avec lequel personne ne peut vivre en ce pays avec un certain confort.

L'honorable ministre des chemins de fer parle de la diminution des affaires sur l'Intercolonial et lui attribue différentes causes dont quelques-unes sont si étranges qu'on est surpris de les entendre citer par l'honorable monsieur.

Le revenu a diminué, dit-il, à cause de la dépression générale des affaires ; mais c'était après l'arrivée au pouvoir de la nouvelle administration, à la suite de l'inauguration de la grande politique nationale. Ainsi donc il admet que la dépression du pays a considérablement augmenté dans le cours de cette période comparée avec les mois correspondants de l'année précédente ; c'est un aveu qui est bon à noter. S'il était venu de l'autre côté de la Chambre, je suis certain qu'on n'aurait pas manqué de dire qu'il était inspiré par le manque de patriotisme.

Nous avons besoin de grand nombre d'informations qui ne nous ont pas été soumises. Il m'est impossible d'admettre que la quantité de bois transportée sur le chemin ait diminué de beaucoup plus que de 1,000,000 pieds. En 1877-78, elle était de 56,000,000 pieds, une diminution de moins de 1,000,000 pieds n'est donc pas considérable. La diminution du transport de la farine n'a été que de 7,779 barils. Ainsi donc les choses ne sont pas telles que les représentait l'honorable monsieur.

Quoique le nombre des voyageurs ait augmenté, les bénéfices de leur transport ont considérablement diminué ; on a reçu en moins des recettes de l'année précédente \$23,623, tandis qu'il y a eu une augmentation de 21,000 sur le nombre des voyageurs. Les comptes du trafic du fret, accusent aussi une diminution de 11,849 tonnes.

Il n'est que très naturel qu'un chemin de fer nouvellement construit augmente d'année en année le chiffre de ses affaires, et lorsque nous voyons une diminution, nous devons conclure, au contraire, qu'il y a une dépression, considérable dans les affaires. Mais si nous nous occupons de la nature du trafic, nous devons le comparer, non pas avec celui d'une période de dépression, mais au contraire avec une époque de prospérité antérieure. L'hono-

nable ministre aurait dû comparer quelque période écoulée depuis l'accession de son parti au pouvoir, avec quelque autre du régime de l'ancienne administration.

Le ministre actuel a réduit le nombre des employés de 119 à 104, y compris les ingénieurs en chef, les surintendants et les assistants surintendants, etc. Ce n'est pas là, après tout, une réduction considérable. Mais le total de la somme économisée est de \$25,130, dont une partie est produite par les réductions de salaires.

Pendant qu'il est possible, sans porter un tort considérable au chemin, de réaliser certains économies en diminuant le nombre des employés, en imposant à certains d'entre eux un travail plus considérable que celui qui leur était assigné précédemment, et en supprimant ou abolissant certains travaux, il est très difficile, après tout de rien économiser sur le matériel, sans affecter la nature du travail et du service.

Les salaires des chefs de gare, des employés de télégraphe, des préposés aux bagages, etc., ont été réduits de \$368 à \$313, et l'honorable ministre dit avoir ainsi réalisé une économie de \$20,897. Je ne sache pas qu'aucune station de la ligne ait pu être fermée sans porter tort aux intérêts du public. Je crois qu'on en a fermé deux ou trois dans la Nouvelle-Ecosse, mais la clameur publique s'étant élevée, on a dû les rouvrir. Je n'ai pas su que dans ces stations, ou dans aucune autre du parcours, on ait employé plus de bras qu'il était nécessaire de le faire et je n'ai pas appris non plus qu'on ait fait aucune destitution, mais si nous arrivons aux porte-faix et aux préposés aux bagages, je dois dire que je n'ai jamais appris qu'on puisse employer plus d'un préposé sur chaque train. Il m'est donc impossible de comprendre comment on pourrait exécuter une économie de ce genre, sans nuire aux intérêts du chemin.

Arrivons maintenant aux mécaniciens et aux chauffeurs. Sur chaque train de la ligne, nous devons nécessairement avoir un mécanicien et un chauffeur. Il ne serait pas nécessaire d'en avoir plus et je suis sous l'impression que ces employés sont payés selon le travail qu'ils font. C'est sans doute le cas ?

SIR CHARLES TUPPER : Ils sont généralement rétribués ainsi.

M. ANGLIN : Je ne pense pas qu'on puisse économiser beaucoup en réduisant

leur nombre. Nous n'ignorons pas que le travail du mécanicien est difficile et que s'il est surchargé, il peut succomber à l'épuisement et alors commettre des négligences de nature à donner lieu à un accident. Il n'y a pas sur tout le chemin un seul employé qui ait plus de responsabilité que le mécanicien, pas un qui doive réunir plus de vigueur, d'intelligence et de prudence, pas un qu'il soit plus dangereux de surcharger de travail. Mais pourquoi a-t-on réduit leur nombre s'ils sont payés à la tâche. C'est une chose que l'honorable ministre a négligé d'expliquer.

Nous avons entendu parler également d'une économie considérable qu'il avait effectuée, l'an dernier, en congédiant un certain nombre d'hommes employés au nettoyage des locomotives. Il m'est impossible d'admettre qu'un homme ayant une expérience parfaite de l'exploitation des chemins de fer, puisse employer un plus grand nombre de ces ouvriers qu'il est nécessaire de le faire. Il est difficile d'imaginer qu'on puisse trouver de grands avantages politiques en conservant vingt, trente ou même quarante ouvriers employés au nettoyage des locomotives.

C'aurait été une incroyable extravagance, de la part d'une homme occupant la position de monsieur Brydges, et qui sait parfaitement bien le nombre d'ouvriers qu'il faut employer pour le nettoyage, que de garder un seul homme dont les services ne seraient pas nécessaires.

J'ai entendu dire par des personnes qui ont examiné les trains que ce travail de nettoyage n'était pas aussi bien fait et que l'entretien des wagons paraissait bien plus négligé que les années précédentes. Comme des réductions considérables ont été faites dans le personnel des employés préposés au nettoyage, il est probable que la chose n'est que trop vraie.

On a sans doute évité des frais d'entretien, en posant une couche de peinture sur les cuivres des locomotives de trains de marchandises et en exécutant quelques changements de ce genre. Aussi, pour traiter ce sujet avec l'esprit qui anime toujours l'honorable monsieur, lorsqu'il parle des actes de l'ancien gouvernement, je dirai que c'est là l'un des actes les plus anti-patriotiques de la politique ministérielle.

C'est déclarer de la façon la plus énergique que le pays est frappé de pauvreté,

qu'il est réduit aux expédients les plus tristes, qu'il ne lui est même plus permis d'avoir un peu d'orgueil pour la bonne tenue de ses chemins de fer, et qu'il en est réduit à ne pouvoir plus donner de la propreté et du brillant aux cuivres de ses locomotives.

Pour employer le langage de l'honorable ministre, c'est une économie, mais une économie anti-patriotique.

Quant à ce qui a rapport aux ouvriers et aux contre-maitres de sections, toute personne ayant de l'expérience dans l'administration des chemins de fer doit savoir exactement le nombre de journaliers nécessaire pour l'entretien de la voie. Lorsque le travail est considérable, les ouvriers doivent être nombreux, et réciproquement. Malheureusement le trafic de l'Intercolonial n'est pas aussi considérable que nous aimerions à le voir ; il est cependant considérable, et personne ne peut douter que M. Brydges, lorsqu'il a organisé le service, n'ait pas employé exactement le nombre nécessaire d'ouvriers. Je pense qu'il est impossible de citer un seul exemple du contraire.

On dit que le nombre des ouvriers appartenant à ce service a été réduit de 624 à 449, lorsqu'a eu lieu le changement de gouvernement. Ces hommes ont été enlevés à un travail de la plus grande importance possible, car il est de toute nécessité que rien ne soit négligé ou abandonné au hasard.

Une bonne administration ne doit pas se borner à employer le plus petit nombre possible d'ouvriers pour ce travail ; elle doit faire la part de certains accidents qui, lorsqu'ils se produisent, demandent un personnel considérable. En faisant les réductions en question, le gouvernement a négligé cette précaution, et je ne puis admettre qu'en agissant ainsi il suive une ligne de conduite qui mérite l'approbation.

L'état actuel de la voie, qui est beaucoup plus raboteuse que les années précédentes, doit être attribué à cette économie mal entendue.

Libre à l'honorable ministre des chemins de fer d'adopter les rapports des surintendants et autres employés ; ils doivent commencer à se persuader eux-mêmes pour pouvoir convaincre ensuite l'honorable ministre que les réductions sont justes, produisent de l'économie, et que le chemin n'en a pas souffert. Mais qu'il

me soit permis de dire que le public, dont les intérêts sont liés au chemin de fer est unanime à déclarer le contraire, que l'opinion générale est que la voie de l'Intercolonial n'est pas aussi bonne et aussi unie qu'il y a un an et demi, lorsque l'honorable ministre a pris l'administration de la ligne.

Arrivons maintenant au nombre des ouvriers, charpentiers et autres, employés dans les ateliers. L'honorable monsieur a dit que son prédécesseur employait un nombre considérable d'ouvriers pour la fabrication du matériel qui était porté au compte du capital. L'ancien ministre des chemins de fer a réduit le nombre de ces ouvriers, la quantité du matériel ayant été jugée suffisante. Il n'a pas congédié tous ces ouvriers en même temps ; il ne pensait pas être excusable de priver ainsi brusquement de travail trois ou quatre cents ouvriers ; il les a renvoyés petit à petit. Comme je l'ai dit, le nombre a été considérablement réduit et il l'aurait été davantage, lors même qu'il n'y aurait pas eu de changement de gouvernement, mais il ne l'aurait jamais été autant qu'il l'est aujourd'hui.

Je vois par un rapport soumis en vertu d'une motion que j'ai moi-même présentée, que le 1er octobre, peu de temps après que l'honorable monsieur eut pris la direction du département, le nombre des ouvriers employés dans ces ateliers était de 589. D'octobre à décembre, il a été porté à 600. L'honorable ministre doit être en mesure d'expliquer la raison de cette augmentation à un nombre déjà trop considérable, malgré la réduction faite par l'honorable représentant de Lambton.

Depuis, toutefois, le nombre a été réduit à 642, et cette diminution a eu certainement des conséquences défavorables pour le chemin et le matériel roulant. Le nombre total, tel que le donne monsieur Schreiber, était de 720 ; il a été réduit à 593. L'honorable ministre ne pouvait ignorer, à la dernière session, que les 120 milles de la section de la Rivière-du-Loup devaient être ajoutés à l'Intercolonial, et par conséquent il avait tout le temps nécessaire pour se préparer. Malgré cela il nous dit aujourd'hui que si un nombre aussi considérable d'accidents s'est produit sur l'Intercolonial, c'est parce que le matériel a été surmené à cause du service additionnel qu'on a entrepris et parce que

aussi l'on n'a pu se procurer un nombre suffisant de locomotives.

L'honorable ministre a loué six locomotives de la compagnie du Grand-Tronc, qu'il dépeint, non-seulement comme n'étant pas en bonne condition, mais encore comme ne pouvant faire le travail requis. Le peuple dit que ce ne sont pas les seules locomotives asthmatiques et épuisées de l'Intercolonial, mais que le plus grand nombre de celles de la ligne sont en mauvais état.

J'ai demandé un rapport indiquant le nombre de locomotives et de wagons ayant besoin de réparations, à la date du 1er février. Je ne sais pas si les rapports de 1878-79 avaient été demandés, mais j'ai contaté que les statistiques s'étendaient à trois années. Personne ne peut protester contre cette abondance de renseignements.

Le 1er février 1878, douze locomotives avaient besoin de réparations. En 1879, alors que les honorables messieurs de la droite étaient au pouvoir, il y en avait vingt dans les ateliers de réparations. Le 1er février dernier, vingt locomotives, sept wagons de voyageurs, cinquante wagons de marchandises fermés, quatre-vingt-sept wagons de marchandises découverts et soixante-neuf wagons d'équipe étaient en voie de réparations. Les inconvénients causés par l'absence de ces locomotives, et peut-être des wagons de voyageurs, sont de la plus haute importance.

Le nombre total des locomotives est de 108, et vingt d'entr'elles se trouvaient dans les ateliers de réparations. Si la rumeur est vraie, trente ou quarante locomotives auraient eu besoin de réparations à ce moment.

On dit que le nombre des wagons de chaque train a été diminué, à cause du mauvais état des locomotives, et je crois que tel est vraiment le cas.

L'honorable monsieur se plaint de ce que les locomotives ont un pouvoir de traction insuffisant. Nous nous demandons pourquoi ces employés qui ont été congédiés n'ont pas été employés à mettre en bonne condition ces locomotives et ces wagons, alors que le gouvernement entretient des ateliers dans ce but, et pourquoi aussi un si grand nombre d'ouvriers se sont trouvés privés de travail.

L'honorable ministre des chemins de fer

M. ANGLIN.

prenait, il y a quelques années, une position semblable sur la question des chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse. Si j'ai bonne mémoire, alors qu'il se trouvait dans l'opposition, il a voulu imposer à notre province un projet de réforme économique semblable à celui dont il demandait la mise à exécution pour le Canada tout entier.

Il a demandé à la population de la Nouvelle-Ecosse de l'élever au pouvoir, lui et ses amis, sur la foi de la promesse de pratiquer des économies dans toutes les branches du service civil. On leur a donné l'administration des affaires et les électeurs étaient en droit d'espérer qu'ils feraient quelques efforts pour remplir leurs promesses d'économie.

On a accusé l'honorable monsieur d'avoir oublié, une fois arrivé au pouvoir bien des choses qu'il avait promises alors qu'il siégeait dans les rangs de l'opposition.

Dans le cours de son administration, il a appliqué aux chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse ses principes de prétendue économie et les députés qui siègent depuis longtemps dans cette Chambre savent quel a été le résultat de ses réformes.

D'année en année, après la Confédération, quelques centaines de millions de dollars ont été votés par le parlement du Canada dans le but de permettre à ces chemins de fonctionner.

Je sais que lorsqu'il honorable député de Cumberland était à la tête de l'administration de ces chemins de fer, les trains déraillaient très souvent et les rails rendaient un son de vieux fer qui faisait rappeler celui qu'on entend dans les magasins de bric à brac. Tout était disjoint, ébranlé et à la veille d'une ruine complète.

J'aurais espéré que les tentatives d'économie que l'honorable ministre a voulu pratiquer dans la Nouvelle-Ecosse l'auraient rendu plus sage et qu'il n'aurait jamais voulu imposer semblable programme au Canada.

L'honorable ministre a blâmé les entrepreneurs pour n'avoir pas fourni plus tôt le matériel roulant. J'ai voulu lui demander à quelle époque les contrats avaient été accordés et, au lieu de me répondre, il s'est étendu au long sur les difficultés qu'il avait eues pour préparer les pièces nécessaires à l'octroi des contrats.

Rien au monde n'empêchait que ces pré-

paratifs fussent accomplis trois mois plus tôt ; rien ne le forçait d'attendre le transfert de la section de la Rivière-du-Loup au gouvernement et la signature des actes nécessaires, car il savait très-bien lorsqu'il a demandé le vote à cet effet, à la dernière session, qu'il n'y aurait pas de difficultés à conclure les négociations avec le Grand Tronc qui avait plutôt envie de vendre que nous d'acheter.

L'honorable ministre aurait dû s'assurer à temps de la quantité de matériel voulu pour le chemin. Je crois que ses contrats pour locomotives n'ont été accordés que vers la fin de janvier dernier, et que c'est alors que M. Fleming, de Saint-Jean, a obtenu un contrat pour neuf ou dix locomotives. En accordant le contrat à cet entrepreneur, l'honorable ministre savait parfaitement qu'il ne pouvait pas, en quelques mois, fabriquer ces locomotives.

Il existe, aux États-Unis, des usines qui livrent une locomotive par jour, mais l'honorable ministre devait savoir que cette rapidité de fabrication ne pouvait se rencontrer dans aucun établissement du Canada. Je ne pense pas que M. Fleming puisse s'engager à livrer neuf locomotives en moins de neuf ou dix mois.

Je me suis étendu un peu sur cette question parce qu'au commencement de la session j'ai attiré l'attention sur les nombreux accidents qui se sont produits sur la ligne. J'ajoute avec regret que grand nombre d'autres ont eu lieu depuis quelque temps et je doute qu'aucun chemin de fer de l'Amérique du Nord, se donnant le titre de ligne de premier ordre ait eu à enregistrer, en aussi peu de temps, d'aussi nombreux accidents.

M. MACKENZIE : Quel était le traitement de M. Schreiber.

SIR CHARLES TUPPER : M. Schreiber a été nommé en 1873 ; son traitement était porté au compte de la direction du chemin de fer Intercolonial, à laquelle il était principalement attaché. Il y a un an il a été mis sur la liste des employés du service civil et son traitement figure dans les comptes.

M. MACKENZIE : Je n'ai pas vu son nom dans les états soumis à la dernière session. Tous les salaires y figuraient, mais pas le sien.

SIR CHARLES TUPPER : Il a été engagé pour remplir les fonctions auxquelles il a été nommé dans le département, en 1873.

M. MACKENZIE : J'allais oublier de dire que ce n'est que ce soir que j'ai appris que M. Schreiber avait été nommé pour s'occuper de l'administration et de l'exploitation du chemin de fer. Je supposais qu'il n'était employé qu'en qualité d'ingénieur.

SIR CHARLES TUPPER : Pas du tout. Pas du tout. La nomination établissait clairement qu'il était nommé ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement en exploitation et non pas ingénieur en chef pour la construction du chemin de fer en question.

M. MACKENZIE : Il a été plus qu'ingénieur en chef ; il a été principal administrateur, mais il ne figure pas en cette qualité. Autant que je puis me rappeler il n'était question d'autre chose, que des services qu'il devait rendre comme ingénieur.

SIR CHARLES TUPPER : Telle était cependant l'intention du gouvernement.

M. MACKENZIE : Je n'ai rien à dire contre monsieur Schreiber. Je crois que de tous les fonctionnaires dont le nom a été mentionné, c'est certainement le plus capable.

SIR CHARLES TUPPER : Je crois inutile d'occuper longtemps l'attention du comité au sujet des remarques de l'honorable député de Gloucester (monsieur Anglin), car il a été assez bon d'y répondre lui-même. La première et la dernière partie de son discours se réfutent l'une et l'autre.

Il s'est efforcé de démontrer que l'économie était de \$3,000 par année. S'il est bien vrai qu'on ne réalise qu'une économie de \$3,000 par année, le fait doit enlever bien des inquiétudes à l'honorable député, relativement à l'état déplorable du matériel roulant. Il ne peut y avoir de détérioration considérable, soit du chemin, soit du matériel, s'il n'y a eu que \$3,000 d'économie.

L'honorable député a perdu son temps en se lamentant sur le mauvais état du chemin et l'insuffisance du matériel. Il est actuellement bien établi qu'il y a une économie certaine de réalisée. Le même travail se fait avec 400 hommes de moins et les salaires ont diminué de \$200,000 par année.

L'honorable député a prétendu qu'on avait augmenté le nombre des ouvriers, entre l'époque du changement de gouver-

nement et le mois de décembre 1878. Je dois faire remarquer à ce sujet à mon honorable ami que l'administration du chemin de fer Intercolonial est restée, durant ce temps, entre les mains des fonctionnaires choisis par l'ancien gouvernement, qui est entièrement responsable de leurs actes.

Je n'ai aucunement gêné les actes de celui qui était alors administrateur du chemin de fer Intercolonial, jusqu'au moment où j'ai pu lui trouver un successeur et réorganiser tout le département.

J'ai porté aux opérations du chemin le salaire de ces hommes qui figurait auparavant au compte capital, balancé avant le 1er juillet, et j'ai constaté un fait remarquable, c'est qu'entre le 1er juillet et le 17 septembre 1878, le montant des salaires a augmenté d'au-delà \$8,000. Je n'essaierai pas d'établir que l'administrateur du chemin était un homme très capable, ce que je concède volontiers.

J'aimerais donc que l'honorable député nous rendît compte de ce surcroît de dépenses de \$8,000, entre le 1er juillet 1878 et le 17 septembre de la même année, alors que le travail de cent des ouvriers engagés pour la fabrication des wagons était terminé. Le travail était achevé et leurs noms, cependant, figuraient toujours sur la feuille de paie. Ce fait a prouvé qu'aucune économie ne présidait aux dépenses.

M. MACKENZIE : L'honorable ministre a-t-il demandé des explications à ce sujet à M. Brydges.

SIR CHARLES TUPPER : Je crois que la ligne de conduite que j'ai suivie établit suffisamment l'opinion que je m'étais formée sur l'administration. Je me suis convaincu que c'était une extravagance impardonnable que de garder ces hommes, alors que leurs services n'étaient plus requis, et d'accorder des augmentations de salaire sans motif, tandis qu'un changement radical dans l'administration de la ligne était indispensable. L'honorable député qui vient de s'asseoir, sera sans doute un peu surpris d'apprendre qu'en mars 1879, alors que M. Brydges administrait le chemin, il y a eu quatre-vingt-douze roues de brisées, soit une roue par parcours de 17,760 milles.

SIR ALBERT SMITH : M. Brydges

SIR CHARLES TUPPER.

n'était pas administrateur du chemin en 1879.

SIR CHARLES TUPPER : Il a été administrateur du chemin jusqu'en février 1879. En février 1880, il y a eu quatre-vingt-douze roues de brisées, soit une roue par parcours de 29,992 milles. J'arrive maintenant au mois de janvier 1877.....

M. MACKENZIE : Prenez le mois de mars 1878. L'honorable monsieur est incapable de se montrer juste.

SIR CHARLES TUPPER : Puisque l'honorable député l'exige, je lui parlerai de mars 1877. Dans le cours de ce mois il y a eu quatre-vingt-onze roues brisées, et en mars 1880 quatre-vingt-dix. Le nombre de roues brisées a donc été plus considérable en 1877 que dans le cours de la présente année.

M. MACKENZIE : Ce que je tiens à savoir c'est le nombre des accidents et les causes qui les ont produits. L'honorable ministre a dit, par exemple, lorsqu'il s'est soulevé une discussion incidente sur cette question, il y a quelques semaines, que pas un seul voyageur avait perdu la vie, sur le chemin de fer, dans le courant de l'année. Il est vrai que pas un voyageur a péri, mais il n'y en a pas moins eu sur la ligne dix-neuf morts accidentelles contre douze dans le cours de l'année précédente. Il ne sert à rien de fournir des rapports tronqués et celui que nous a présenté l'honorable ministre, au sujet des roues brisées, ne peut être considéré comme complet.

SIR CHARLES TUPPER : Je suis prêt à fournir à l'honorable monsieur tous les chiffres que je possède. La première partie de l'état à trait au nombre de roues brisées. En 1875-6, il y a eu 108 roues de wagons brisées ; en 1876-7, 461 ; en 1877-8, 350 ; en 1878-9, 351 ; et de cette époque à la fin de février, 261. Ce sont là toutes les informations qu'il est possible d'avoir à ce sujet : elle montrent que l'impression qu'il s'est produit un nombre extraordinaire d'accidents, ou qu'il y a eu plus de roues brisées que d'habitude, ne repose sur aucun fondement.

Je puis encore fournir à l'honorable représentant de Lambton le nombre de roues brisées par mille, dans le mois de février de chaque année. En février 1877, il n'y a pas eu une seule roue brisée par 9,464 milles de chemin ; en février 1878, une roue par 19,449 milles ;

en février 1879, une roue par 23,681 milles ; en février 1880, une roue par 23,709 milles. Un état semblable montre qu'en février 1877 il y a eu une roue brisée par 12,395 milles ; en 1878, une roue brisée par 24,823 milles ; en 1879, une par 33,897 milles ; en 1880, une par 33,161 milles.

Ce sont là les informations les plus complètes qu'il est en mon pouvoir de fournir à l'honorable monsieur.

M. HADDOW : J'aimerais à rappeler à l'honorable ministre des chemins de fer une pétition qui lui a été présentée l'an dernier par les habitants qu'elledune, fixés entre les stations de la rivière Jacques et de Belledune, sur le chemin de fer de l'Intercolonial. Il y a déjà une station de simple arrêt pour ce district, et les pétitionnaires voudraient y voir ajouter une voie de chargement.

Cette localité produit beaucoup d'avoine et de pommes de terre et il serait désirable que ses habitants possèdent toutes les facilités possibles pour l'expédition de leurs produits.

Je désirerais aussi attirer l'attention de l'honorable ministre, sur l'importance de construire une gare de marchandises à la station de Eel River. L'édifice coûterait environ \$200 ; il suffirait aux besoins actuels et serait d'une grande commodité pour le public.

Il y a aussi une station, à un demi mille de Dalhousie où se trouve la gare du même nom, qui donne bon nombre de voyageurs et un fret considérable aux trains omnibus et de marchandises de l'Intercolonial, et où il ne se trouve pas un seul entrepôt pour mettre les marchandises à l'abri.

Une autre question sur laquelle je désirerais attirer l'attention de l'honorable ministre, est celle du prix du transport du fret, entre Montréal et Ristigouche. Il y a deux semaines on demandait soixante-cinq centins par 100 livres pour le transport des caisses de nouveautés, et environ cinquante centins pour le fer. Quoique les mêmes marchandises puissent se transporter à Québec pour dix centins les cent livres, par la ligne occidentale, l'Intercolonial demande soixante centins par cent livres à partir de la Pointe-Lévis. Ces prix, on doit l'admettre, sont exorbitants, et ne peuvent qu'engager les expéditeurs à chercher d'autres moyens de transport.

J'aimerais à savoir aussi si le gouverne-

ment à l'intention de réinstaller à Campbelltown les ateliers de l'Intercolonial qui y étaient établis il n'y a pas encore longtemps. Cet endroit est très propice, et j'espère que le gouvernement pourra bientôt y transporter les ateliers qui y existaient autrefois.

L'honorable ministre doit se rappeler que je suis entré dernièrement en communication avec lui, au sujet de deux bœufs qui ont été tués sur la ligne, entre Dalhousie et Campbelltown, et dont les propriétaires n'ont pas encore été indemnisés. Ils étaient arrivés sur la voie par un terrain n'appartenant pas à leurs propriétaires, et c'est pour cela que le surintendant a refusé de payer. Il n'y a pas de clôture dans cette partie du chemin et les propriétaires ont obtenu pour réponse que d'après la loi, ils ne pouvaient être indemnisés, parce que leurs animaux avaient pénétré sur la voie par le champ d'un voisin.

M. MACKENZIE : C'est la loi.

M. HADDOW ; L'honorable ex-premier ministre dit que c'est la loi. S'il en est ainsi, je pense qu'il avouera avec moi que cette loi est injuste. Si les animaux s'étaient rendus sur la voie par les terres de leurs propriétaires, j'en conclus que ces derniers auraient pu recouvrer la valeur de leur perte.

J'espère que l'honorable ministre veillera à ce que justice soit rendue, et que tout en appliquant le système d'économie sur l'Intercolonial, il ne permettra pas que les colons, le long de la ligne, soient injustement.

SIR CHARLES TUPPER : Il serait entièrement impossible d'opérer la moindre économie si le gouvernement devait établir, à la première réquisition, des stations et des voies de déchargement.

Le gouvernement désire accorder toutes les facilités possibles aux affaires du pays, mais non pas multiplier les stations et les voies de déchargement pour l'avantage de quelques-uns, sans que le trafic soit augmenté.

Tout établissement de station nuit au fonctionnement de la ligne, car il multiplie les arrêts et prolonge la durée du parcours. Du reste, je m'occuperai de nouveau de la question.

Il est très désagréable d'être forcé de refuser des demandes pour la création de stations, mais le gouvernement ne peut fléchir. Les stations sont séparées par une distance de cinq ou six milles, et il y

a toujours entre elles une demi-douzaine de personnes qui demandent une gare pour leur commodité.

Il faut considérer qu'une station ne coûte pas seulement le prix de sa construction, elle entraîne des frais annuels pour son entretien, le paiement de son chef de gare, etc.

Toutes les fois que nous jugeons que la création d'une station est nécessaire aux affaires du chemin et peut augmenter le trafic, nous n'hésitons pas à l'établir.

Pour ce qui est du bétail tué sur la ligne, si l'enquête des employés du département établit que la réclamation est juste, il y est fait droit, mais s'ils sont d'avis que la réclamation ne peut être maintenue légalement, nous la repoussons ; lorsqu'il existe un doute, l'affaire est déferée à l'honorable ministre de la justice qui est appelé à donner sa décision.

Il y a, sans aucun doute, des cas où le gouvernement agit avec vigueur pour les intéressés, principalement lorsque le feu est communiqué à une propriété par les étincelles s'échappant des locomotives. Si l'appareil destiné à arrêter les étincelles est en bon état et s'il est placé sur la locomotive, le gouvernement n'est pas responsable, lors même qu'il serait clairement établi que l'incendie a été causé par les étincelles. Si le bétail est laissé en liberté et pénètre sur la voie, le propriétaire en est seul responsable. S'il arrive sur la voie par les terres du propriétaire et s'il y a négligence de la part du département du chemin de fer, le gouvernement est obligé de payer.

La coutume suivie, lorsqu'il se présente un doute, ou que les parties ne sont pas satisfaites, est de soumettre la cause aux arbitres officiels qui reçoivent les dépositions sous serment et font un rapport au département. Toutes les fois que le gouvernement est responsable, il n'hésite pas à donner satisfaction.

M. MCKAY : La loi favorise beaucoup trop le chemin de fer en décidant qu'il n'est pas responsable lorsque le bétail d'un fermier pénètre sur la voie, par les terres d'un de ses voisins. J'ai eu connaissance d'un cas particulier où le paiement a été refusé : une vache s'était réfugiée sur le toit d'un hangar à neige (snowshed) et s'était tuée en tombant sur la voie.

M. MACKENZIE : Il me semble que

les vaches ne devraient pas se promener sur le toit des maisons.

SIR ALBERT J. SMITH : J'attire l'attention du gouvernement sur le cas de M. Lingham, qui a été tué sur la voie, il y a environ six semaines. Il laisse son père et une mère, je crois, dont il était l'unique soutien ; je désirerais savoir si le gouvernement se propose de faire quelque chose pour eux.

SIR CHARLES TUPPER : Malheureusement, quoique tous les efforts possibles aient été faits pour pousser activement les travaux concernant le rehaussement des ponts, deux n'étaient pas encore élevés lorsque les gelées ont commencé. Ce chef de train, on ne sait pourquoi, monte sur le haut d'un wagon et fut victime d'un accident mortel. On n'a pas adressé de réclamations au département, parce que le défunt souscrivait au fonds d'assurance.

SIR ALBERT J. SMITH : Etait-il assuré ?

SIR CHARLES TUPPER : On vient de me dire à l'instant que cette compagnie n'assure que contre les accidents et non contre la mort ; dans ce cas le gouvernement se conduira généreusement. Le défunt était un employé fort estimé ; on ne se rend nullement compte des causes de sa mort. Rien ne l'obligeait à monter sur le train et il savait parfaitement que ces deux ponts n'avaient pas été élevés.

M. MCKAY : Je crois que l'assurance est obligée de payer une certaine somme à la mort. J'attire l'attention sur le fait que le chemin de fer du gouvernement s'est engagé à payer une certaine somme et qu'il est fait une retenue sur le salaire des employés, qui peut s'élever à \$8,000. Jusqu'ici le gouvernement n'a pas rempli son engagement.

SIR CHARLES TUPPER : Le gouvernement s'occupera de la question. Toutefois le fonds a été jusqu'ici assez considérable pour faire face aux demandes.

M. MCKAY : Alors le montant souscrit par les employés devrait être réduit.

M. SNOWBALL : J'ai demandé, dans les premiers jours de la session, un rapport relatif au tarif du fret sur l'Intercolonial, mais jusqu'ici il n'a pas été soumis à la Chambre.

L'honorable député de Restigouche (M. Haddow) a parlé des prix élevés demandés sur l'Intercolonial. J'ai à me plaindre

aussi du tarif exorbitant qui a été en vigueur l'automne et l'hiver derniers. Le prix du transport de la farine, de Toronto et de l'ouest d'Ontario, a été porté cet automne de 65c. le baril à \$1.05. On doit admettre que c'est là un tarif excessivement élevé et qui ne pourrait être mis en force sans les droits d'exportation imposés sur la farine. Lorsque les importateurs se plaignent, on leur répond que les prix sont fixés par le Grand Tronc et les autres lignes. Quelles que soient les personnes sur lesquelles doivent retomber le blâme, cette augmentation ne cause pas moins un motif de plainte et de mécontentement. Sans le droit de 50c. par baril, imposé par notre politique nationale, nous achèterions notre farine sur les marchés américains.

Prenons pour exemple le mois de novembre dernier, époque à laquelle nous achetions en grande quantité pour l'approvisionnement d'hiver. La farine se vendait \$5.50 le baril, à New-York, et la même qualité \$5.35 seulement à Toronto. Le droit d'importation, si la farine vient de New-York, est de 50 centins par baril et le transport et autres frais d'expédition s'élèvent à 37 centins, ce qui forme un total, pour la farine venant de New-York, de \$6.37. Si on l'importe d'Ontario, le prix d'achat est de \$5.35 et le prix du fret, d'après le tarif d'été, de 65 centins, ce qui forme un total de \$6. Si c'était là le tarif du transport du fret d'Ontario, nous n'aurions pas à nous plaindre. Mais dès l'imposition du droit, les compagnies de chemins de fer ont élevé leurs prix à \$1, ce qui porte le prix de la farine d'Ontario à \$6.35 le baril.

Nous ne nous plaignons pas que ce droit permette aux compagnies de chemins de fer, d'imposer la population des provinces inférieures.

Les provinces maritimes importent par année de 900,000 à 1,000,000 de barils de farine, et le tarif permet aux compagnies de chemins de fer d'imposer un droit de fret additionnel de 40 à 50 centins par baril, ce qui constitue un impôt de \$400,000 à \$500,000 sur notre population.

Les cultivateurs d'Ontario ne partagent pas cette taxe et n'en retirent non plus aucun bénéfice. Le trésor ne retire aucun bénéfice de cette augmentation ; elle est imposée au consommateur par les compagnies.

Cette question se recommande d'une

façon particulière à l'attention de l'honorable ministre des chemins de fer. Possédant le contrôle sur mille milles de chemins de fer, le gouvernement devrait porter remède au mal en exerçant une pression sur les compagnies de chemin de fer avec lesquelles il correspond.

Les honorables députés semblent hésiter à croire que les provinces inférieures consomment par année 900,000 barils de farine. Cette quantité a été soigneusement vérifiée et je puis assurer qu'elle est exacte.

L'honorable ministre nous dit qu'il a congédié 100 ouvriers parce qu'il n'y avait pas de travail pour eux et que leur renvoi permettait de faire au pays une économie considérable.

Il y avait, cependant, en février 1879, vingt locomotives dans les ateliers attendant des réparations, le même nombre en février 1880 et douze seulement en 1878, et il n'y avait pas assez d'ouvriers pour les réparer.

Le gouvernement loue actuellement sept locomotives du Grand Tronc ; ce sont des locomotives poussives et sans force, si le rapport qui n'a été fait est exact.

J'espère que l'honorable ministre s'occupera de la question de ces vingt locomotives qui, d'après le rapport, sont en voie de réparations.

Les ateliers de Moncton, sont pourvus de toutes les machines nécessaires et les travaux requis pour le chemin de fer Intercolonial peuvent s'y exécuter facilement.

L'honorable ministre des chemins de fer nous a dit, qu'autant que possible, les locomotives devaient être semblables, afin qu'une pièce de l'une puisse être adaptée à l'autre, et que c'était là ce qui causait le retard de leur construction.

Y avait-il alors pour leur fabrication un endroit préférable aux ateliers du gouvernement dans lesquels se trouvent tous les outils et machines convenables qui ont été achetés à grands frais ?

Ces vingt locomotives en mauvais état représentent au pays une dépense de \$200,000 environ. Elle ne devraient pas demeurer inoccupées, puisque nous avons à payer \$100 par jour pour le loyer de celles qui les remplacent, et que nos ouvriers quittent le pays pour trouver du travail.

Je demanderais à l'honorable ministre

quel est le nombre des locomotives qui ont été condamnées depuis ces deux dernières années et si elles sont comprises parmi les vingt dont nous parle le rapport, car on croit, qu'en comptant les locomotives condamnées, le nombre dépasse vingt.

QUELQUES VOIX : A la question, a l'ordre.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : De semblables interruptions ne devraient pas se produire.

SIR CHARLES TUPPER : Je pense que ces interruptions auront un terme. Il est essentiel que les honorables membres de cette Chambre aient pleine liberté d'exposer leurs vues sur ces questions importantes. Je ne suis pas en mesure de dire quel a été le nombre de locomotives condamnées depuis deux ans.

M. SNOWBALL : On m'a dit qu'il y avait sur l'Intercolonial des locomotives qui ne servaient pas depuis quelques années, et je voudrais savoir si en y faisant des réparations raisonnables, on pourrait les employer de nouveau.

Je pense qu'elles peuvent être réparées. Pendant ce temps les ateliers sont inactifs, nos ouvriers quittent le pays, et nous nous servons des locomotives du Grand-Tronc, qui sont inférieures aux nôtres.

Quant aux rails, l'honorable ministre des chemins de fer dit nous avoir donné toutes les informations possibles, même pour ce qui est du nom des fabricants, les garde-voie pouvant le trouver sur chaque rail qui se brise. S'il a jamais examiné la question, il doit savoir qu'il est très difficile de s'assurer d'une façon certaine du nom du fabricant, les lettres étant bien souvent tellement illisibles que cette information est impossible.

Pour justifier les nombreux accidents qui se sont produits par des roues brisées, il dit qu'il s'en est brisé un aussi grand nombre sous l'ancienne administration, mais il y a toutes la différence du monde entre une roue brisée sur la voie, lorsqu'un train est en mouvement, et une roue brisée dans les ateliers lorsqu'on y a découvert une fente, après une inspection convenable, comme c'était le cas ces dernières années. Dans ce dernier cas, les défauts ont été découverts à temps, les roues ont été brisées, mais il n'y a pas eu d'accident comme à présent.

M. SNOWBALL.

SIR CHARLES TUPPER : Je pense que l'honorable député (M. Snowball) est injuste en essayant d'insinuer qu'il y a dans les ateliers un nombre plus considérable de locomotives que celui que j'ai donné. J'ai montré que lorsque M. Brydges était chargé de l'administration du chemin et des travaux, il employait 400 ouvriers de plus que nous ; il y avait dans les ateliers de réparation le même nombre de locomotives que cette année au premier février. Quelle est donc alors la valeur des critiques de l'honorable député ? Avec \$200,000 de plus que maintenant, affectées au paiement des traitements et des salaires il y avait le même nombre de locomotives au 1er février 1879, qu'à la même date en 1880.

De quoi se plaignent les honorables messieurs ? J'ai dit que nous exploitions 840 milles de chemin au lieu de 714, comme l'an dernier ; que nous n'avions pas un matériel roulant convenable, et que nous étions obligés de louer six locomotives de la compagnie du Grand Tronc, de qualité inférieure et se brisant continuellement. Nous avons changé le système de quatre locomotives qui brûlaient du charbon pour leur permettre de consumer du bois, et les avons envoyées sur le chemin de fer du Pacifique ; il y a donc cet hiver, dans les ateliers, un nombre moins considérable de locomotives que les années précédentes. Tout prouve au contraire que le matériel ne se détériore pas.

Quant au tarif du fret de l'Ouest, il est établi par le Grand-Tronc ; nous n'avons pas le pouvoir de le fixer. Nous n'avons épargné aucun des efforts qu'il nous était possible de faire pour engager le Grand-Tronc à fixer des prix plus raisonnables. Toutes les réductions qu'il est possible d'obtenir se recommandent à nos efforts ; dès que le tarif est élevé nous nous adressons aussitôt au Grand-Tronc pour obtenir un prix aussi bas que possible, tout en étant compatible avec les intérêts du chemin. En fixant leurs prix, le Grand-Tronc, le "Great Western," et toutes les autres compagnies de chemins de fer, sont influencés par la concurrence de la navigation. Moins la concurrence est forte, plus les prix sont élevés. Il n'est pas en notre pouvoir de mettre fin à cette pratique.

L'item est adopté.

196 Chemin de fer de l'Île de Prince-Edouard	\$186,000
197 Chemin de fer canadien du Pacifique	200,000

Résolutions à rapporter.

(En Chambre.)

Résolutions rapportées.

La Chambre s'ajourne
à minuit et demi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, le 26 avril 1880.

M. l'Orateur prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

PRÉSENTATION DE BILL.

Le bill suivant est présenté et subit la première lecture.

Bill (No. 113) autorisant certaines enquêtes sous serment. — (*M. McDonald, Pictou.*)

BILL A L'EFFET D'AMENDER LES ACTES CONCERNANT LES BILLETS FÉDÉRAUX.

(*Sir Samuel L. Tilley.*)

PREMIÈRE LECTURE.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Monsieur l'Orateur, je vous prierai de quitter le fauteuil afin que la Chambre se forme en comité général pour considérer la résolution suivante :

Résolu, Qu'il est expédient de décréter, que le montant des billets du Canada émis et en circulation en aucun temps, pourra être porté au chiffre de vingt millions de piastres, pourvu que le ministre des finances ait toujours en réserve, pour le rachat des dits billets un montant en or, ou en or et en effets du Canada, garantis par le gouvernement du Royaume-Uni, égal à vingt-cinq pour cent au moins du montant total des dits billets alors en circulation, et qu'au moins quinze pour cent du montant total de tels billets en circulation, soit ainsi tenu en réserve en or ; et que le rapport que doit publier le ministre des finances en vertu de la huitième section de l'acte 31 *Vic.*, chap. 46, indiquera d'une façon distincte le montant ainsi tenu en réserve, par lui, en or et en effets garantis, respectivement."

La Chambre connaît bien la nature de la loi actuelle. Je vais néanmoins l'expliquer brièvement, exposer les changements que l'on se propose d'y faire et

l'effet que ces changements sont appelés à produire. D'après la loi actuelle, la première émission est de \$9,000,000 et doit être garantie par 25 pour cent en espèces, soit \$2,250,000 ; la seconde émission, de \$3,000,000, doit être garantie par 50 pour cent en espèces, soit \$1,500,000 ; l'émission supplémentaire de \$400,000, en sus de ces \$12,000,000, doit être garantie dollar pour dollar, soit une garantie totale, en espèces, de plus de \$4,000,000.

Par la présente résolution, le gouvernement est autorisé à émettre des bons fédéraux jusqu'à concurrence de \$20,000,000, mais pas au-delà de cette somme ; actuellement le chiffre de l'émission n'est pas limité.

Le gouvernement se propose de faire une émission de \$16,000,000 la première année, se réservant d'émettre \$4,000,000 plus tard. Le bill limite cette émission supplémentaire à \$4,000,000 par année et prescrit que le montant des billets en circulation sera garanti par 25 pour cent de leur montant en or ou en bons fédéraux, soit 15 pour cent, au moins, en or, et 10 pour cent en effets du gouvernement.

Si l'émission est portée au chiffre de \$16,000,000, le gouvernement devra avoir une réserve de \$4,000,000 en or et en effets garantis, la balance de \$12,000,000 devant être garantie par des débetures du gouvernement.

En somme, l'émission de \$16,000,000, en billets du Canada, sera couverte par \$4,000,000 en or ou en débetures fédérales garanties, et par \$12,000,000 en débetures non garanties du gouvernement.

Le premier objet de cette émission de billets fédéraux est de donner au public un profit dans la circulation de ces billets. Pendant plusieurs années, l'émission a été de \$10,500,000 à \$12,000,000 ; elle est actuellement de \$12,500,000.

La première loi autorisant l'émission de billets fédéraux avait pour objet de donner au public une part dans les profits de la circulation.

Je sais que plusieurs députés se demanderont s'il est opportun de faire cette nouvelle émission, et si le gouvernement sera toujours prêt à faire face aux paiements en or qui pourront lui être demandés. Je crois qu'il ne devrait y avoir aucun doute à cet égard.

Lorsque j'étais en Angleterre, au mois

de décembre 1878, pour négocier un emprunt, le gouvernement avait à sa disposition £2,100,000 sterling en débetures garanties dont £1,500,000 seulement étaient sur le marché, la réserve de £600,000 étant à notre crédit et nous nous proposons de la garder en vertu des dispositions du présent bill.

En outre, la Chambre observera qu'aux termes de ce bill, des débetures seront émises pour la balance, quelle qu'elle soit, des billets en circulation, ces débetures étant toujours disponibles, au besoin.

Je ne crois pas que cela arrive, parce que durant l'administration des honorables messieurs de la gauche et jusqu'à la présente date, les banques n'ont jamais eu moins de \$3,400,000 en dépôts du gouvernement et ces dépôts atteignent aujourd'hui le chiffre de \$12,000,000. Il n'est guères probable que les dépôts à la banque deviennent moindres que \$3,000,000 et ils seront toujours disponibles pour faire face aux paiements en or qui seront adressés au receveur-général.

L'an dernier, la circulation moyenne des billets de \$1 et \$2 était de \$2,500,000 à \$3,000,000. La Chambre observera que, d'après leurs nouvelles chartes, les banques ne pourront pas émettre de billets au-dessous de \$5.

La loi actuelle oblige les banques à toujours avoir une réserve moyenne de 50 pour cent en billets du Canada et jamais elles ne doivent avoir moins d'un tiers de leurs réserves en pareils billets. Le gouvernement propose aujourd'hui de porter de 33½ à 40 pour cent, le minimum des réserves. Il en résultera ceci : supposé, par exemple, que, sous l'opération de la nouvelle loi, la circulation soit portée à \$16,000,000, l'année prochaine, le gouvernement sera obligé d'avoir une réserve de \$2,400,000 en or, plus 10 pour cent en bons garantis, ou \$1,600,000, soit une réserve totale de \$4,000,000. Alors, le gouvernement fera une émission additionnelle de bons garantis, soit \$12,000,000 en tout, qu'il tiendra en réserve pour le cas d'une demande extraordinaire de rachat des billets.

Si la loi était en vigueur aujourd'hui, avec la circulation actuelle, le gouvernement, au lieu d'une réserve de \$4,150,000 en or, ne serait forcé d'avoir que \$1,860,000 en or et la balance en bon garantis, ce qui rendrait disponibles \$2,240,000

en or que l'on remplacerait, en grande partie, par des bons garantis.

Lorsque j'étais en Angleterre, l'an dernier, j'ai pris des arrangements d'après lesquels ces bons peuvent être prêts à vingt-quatre heures d'avis, s'il y avait une demande d'or.

Le gouvernement demande que cette émission n'excède pas \$4,000,000 pendant les douze mois prochains et je crois qu'il n'aura aucun besoin de mettre en circulation un plus grand nombre de billets. Naturellement, les nouvelles chartes des banques nous mettront à même d'augmenter la circulation. Comme moyen d'augmenter de suite la circulation, nous nous proposons d'envoyer les billets, de \$1 dans les territoires du Nord-Ouest et à la Colombie britannique pour payer les annuités aux sauvages.

Le bill prescrit que les bons du Canada seront rachetables à Charlottetown, Victoria et Winnipeg, comme à Halifax, Saint-Jean, Montréal et Toronto.

Je crois qu'on n'éprouvera aucune difficulté à mettre en circulation les nouveaux billets puisque, sans aucun effort, le gouvernement a déjà porté la circulation à \$12,500,000. Le premier résultat pratique de ce bill sera de mettre à notre disposition \$2,290,000, en or, que le receveur-général tient actuellement en réserve.

Cette proposition est conforme à l'esprit de la loi actuelle qui est de donner au public une juste part dans les profits de la circulation et de fournir des garanties indiscutables. La circulation des banques est actuellement de \$21,000,000 ; les dépôts, autres que ceux du gouvernement, représentent \$70,000,000 ; les dépôts du gouvernement, environ \$11,000,000. De sorte qu'en dépôts et billets en circulation les banques ont un passif de \$101,000,000 à \$102,000,000, et pour y faire face, elles ont des réserves, en billets du Canada et en or, au montant de \$16,000,000, soit 16 pour cent, ce que l'on regarde comme amplement suffisant. A l'avenir, les réserves des banques augmenteront d'année en année et deviendront considérables, parce qu'elles devront, outre leur circulation, faire face à \$70,000,000 ou \$80,000,000 de dépôts et par suite devront avoir une réserve de \$10,000,000 à \$11,000,000, probablement, en bons du Canada. Cette réserve augmentera considérablement dès

l'année prochaine. Il est juste que le public fasse son profit sur cet accroissement de circulation. Mais les garanties sont assez fortes pour prévenir toute surprise, tout inconvenient dans toutes les circonstances possibles.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Si j'ai bien compris l'honorable ministre des finances, nous avons maintenant une réserve de \$4,250,000 en or.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Oui.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : D'après la *Gazette* du 23 avril, cette réserve ne serait que de \$3,690,520. Pareille augmentation n'a pu avoir lieu du 23 au 26 avril.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Le chiffre que j'ai annoncé, m'a été donné comme exact jusqu'à la fin du mois de mars.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : La *Gazette* est datée du 23 avril et le rapport doit aller jusqu'à cette date. La *Gazette* donne \$12,390,000 pour le montant des billets en circulation, ce qui s'accorde assez bien avec la déclaration de l'honorable ministre ; mais, pour la réserve, il y a une différence considérable de \$400,000 à \$500,000. Il nous a dit aussi que pour la première émission de \$9,000,000, la réserve doit être de 25 pour cent ; la *Gazette* ne la calcule qu'à 20 pour cent, ou \$1,800,000. Autant que je me rappelle la loi, il me semble que le chiffre de la *Gazette* est exact. Mais j'aimerais à connaître le montant exact de la réserve en or ; c'est une question importante.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Samedi matin, j'étais en conférence avec mon député-ministre à ce sujet. Je n'avais pas vu son rapport. Mais il m'a donné le montant de la circulation d'après le dernier rapport des banques en sa possession. Je parle d'après ce rapport. Mais le rapport de mon député ne va pas jusqu'à la fin d'avril.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Il n'y a pas grande différence dans le chiffre de la circulation. La différence est dans le montant de la réserve en or.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Si j'ai bien compris mon député, la circulation, à la présente date, est de \$12,511,000, et il m'a dit qu'il n'avait point donné d'ordre relativement au transport des espèces, parce qu'il s'attendait à ce que la présente résolution serait bientôt adoptée.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Je crois plutôt que l'erreur a été faite par la personne qui a fourni à l'honorable monsieur l'état qu'il vient de lire. Si nous sommes obligés d'avoir 25 au lieu de 20 pour cent de réserve sur \$9,000,000 de billets fédéraux, cela expliquerait l'erreur de \$400,000. Quant aux résolutions mêmes, il est regrettable qu'elles n'aient pas été soumises plus tôt. C'est une des mesures spécialement annoncées dans le discours du trône et il eut été fort désirable qu'on nous mit à même de la discuter dans les premières semaines de la session. Mais ce n'est pas faire une grande injustice à l'honorable ministre des finances et à ses collègues de dire que leurs idées à ce sujet ont subi des modifications considérables depuis la date du discours du trône.

S'il nous était donné de pénétrer dans les secrets du cabinet, nous verrions, ce me semble, que les présentes résolutions ne sont aucunement celles que le cabinet avait l'intention de proposer au début, mais que la députation de banquiers qui est venu trouver le ministre des finances lui a fait considérablement modifier ses vues.

Je suppose que nous allons examiner les résolutions en bloc. Elles donnent lieu, selon moi, à trois objections. D'abord, il est clair que ce bill va élever de \$12,000,000 à \$20,000,000 le montant des billets du gouvernement mis en circulation directe ou déposés dans les banques ; le gouvernement tente une mesure bien hardie en prenant ainsi tout le contrôle de la circulation monétaire du pays.

Je sais que, sur ce point, les opinions ont toujours été et seront toujours très partagées. Je ne prétends pas que les objections théoriques à pareil projet soient aussi fortes que les objections pratiques. Pour ma part, je crois que le gouvernement s'expose à de grands risques en prenant le contrôle de la circulation qu'il ne peut pas restreindre ou étendre, comme les banques sont à même de le faire. En outre, l'expérience prouve que dans tout les pays où le gouvernement a pris le contrôle de la circulation, l'Etat a presque toujours fini par avoir tôt ou tard, une circulation qu'il ne pouvait racheter ; c'est ce qui est arrivé dans la république voisine et dans plusieurs pays d'Europe. Je crois aussi qu'aux époques de dépression, lorsqu'un fort mon-

tant de billets sera renvoyé au ministre des finances, il ne soit forcé de prendre des mesures qui auront pour effet d'aggraver les crises commerciales que nous pourrions traverser de temps à autre.

Enfin—et c'est peut-être la plus forte objection—il est clair, d'après le fonctionnement de la loi actuelle—que cette nouvelle loi aura pour effet de diminuer encore les réserves en or que nous avons dans le pays. Or, cette objection me semble grave. Aujourd'hui, bien que nos banques aient une réserve en or suffisante, cette réserve n'excède pas un total de \$6,700,000.

Le rapport publié dans le dernier numéro de la *Gazette* fixe le chiffre de cette réserve à \$6,705,000 ; mais on y a omis je suppose, plusieurs banques qui ont des réserves plus ou moins considérables. A l'époque où des lois de cette nature furent présentées, d'abord par sir A. T. Galt, ensuite par sir Francis Hincks, il devint clair que la tendance des banques à garder, chaque année, plus de billets du Canada et moins d'or en réserve, allait toujours en augmentant. A mon avis, ce symptôme est dangereux dans un pays comme le nôtre. Nous nous trouvons dans une position particulière. Nous avons en circulation de très petits billets et notre circulation en espèces est presque nulle, puisqu'elle se borne à celle de l'argent en pièces de faible valeur.

En Angleterre où le système n'est pas préférable au nôtre, les plus faibles billets en circulation sont de cinq livres sterling.

Il est vrai qu'en Ecosse et en Irlande, il y a une circulation presque analogue à celle à laquelle l'honorable monsieur veut limiter nos banques. Mais en Angleterre, les plus faibles billets sont de \$25 chacun et outre les réserves que garde la banque, il y a toujours une grande quantité d'or en circulation. Il est difficile de calculer ce dernier montant ; mais les personnes les mieux autorisées croient qu'il s'élève à soixante ou soixante-dix millions de livres sterling, ce qui représente en or, une réserve précieuse sur laquelle le gouvernement, en cas d'urgence, peut toujours tirer en substituant aux billets actuellement en circulation des billets de valeur plus faible.

Nous ne réalisons pas exactement notre position ce me semble. Presque du moment où sir Francis Hincks présenta la loi dans sa forme actuelle, nous avons conti-

nuellement fait des emprunts considérables en Angleterre. Si mes souvenirs ne me trompent pas, depuis 1873 nous avons entièrement cessé de faire des remises, cours sterling, en Angleterre, si ce n'est en montants très faibles, pour payer l'intérêt annuel de notre dette. Or, voici ce que je veux signaler à l'honorable ministre des finances. Nous payons annuellement, en Angleterre, de sept à huit millions de dollars, et il est clair que du moment où nous cesserons d'emprunter dans ce pays, nous serons forcés de payer, en change sterling ou en or, cette somme tous les ans, par versements trimestriels, pour faire face à nos intérêts. Or, je crois qu'il nous deviendra beaucoup plus difficile qu'on ne pense de faire face à ces paiements, si nous diminuons tellement le petit montant en or que nous avons en Canada. Actuellement, sauf les six ou sept millions de piastres que gardent les banques, nous n'avons pas d'or, si ce n'est les \$2,690,000 inscrites dans les rapports de la *Gazette*. Je crains que cette nouvelle émission de \$8,000,000 ne réduise à un chiffre très faible nos six ou sept millions en or ; je crains que cette nouvelle émission ne soit un emprunt forcé sur les banques, de même que les huit ou neuf millions de bons du gouvernement qu'elles ont actuellement en réserve n'étaient, après tout, qu'un emprunt forcé, pratiqué sur une partie de leur réserve en or. Je n'ai pas besoin de rappeler que si nos billets fédéraux sont parfaitement acceptables comme argent canadien, ils ne peuvent servir à payer nos remises à l'étranger. Je crains que cette nouvelle loi, à mesure que l'application s'en fera sentir, n'expose le ministre des finances à des demandes trop considérables d'or de la part de l'Angleterre et de la part même des particuliers, lorsqu'il surviendra une crise. Il constatera bientôt que le gouvernement sera tenu responsable des baisses qui pourront avoir lieu. Je puis lui dire aujourd'hui que c'est en parfaite connaissance des inconvénients de ce système qui nous force à payer presque subitement de fortes sommes en or, que je crus devoir, il y a trois ou quatre ans, modifier les termes de la loi présentée par sir Francis Hincks. Je désirais que ces paiements en or fussent faits avec le moins d'inconvénients possible pour le public et pour le département des finances.

En tout cas, je crois avoir agi avec pru-

dence en forçant alors le département à tenir en réserve dollar pour dollar sur toutes les émissions au-delà des douze millions. Je puis assurer au ministre des finances que pendant les années où l'ancien système a prévalu, le département a eu beaucoup de peine à se procurer des espèces, de temps à autre. Or, il me semble que cette nouvelle émission de \$8,000,000 ne fera qu'augmenter ces inconvénients.

L'honorable monsieur ne nous a pas longuement expliqué comment il compte maintenir sa circulation. Naturellement, les paiements faits à distance, comme les paiements aux sauvages, maintiendront la circulation pendant quelques temps; mais il ne se figure pas avec quelle rapidité, même de ces contrées lointaines, les billets reviennent à celui qui les émet. Je suppose qu'il n'a pas l'intention de forcer les sauvages à accepter des billets rachetables à Halifax, Toronto ou Montréal. Je présume qu'il agira généreusement avec nos protégés et qu'ils recevront des billets payables à Winnipeg. Or, je suis porté à croire que de Winnipeg et d'autres parties du pays, la circulation reviendra avec une rapidité surprenante. Je parle par expérience, car, sous l'ancienne constitution, rien n'était plus remarquable que la rapidité avec laquelle les montants retirés pour le transport des récoltes, revenaient aux banques. Je crois que la même chose arrivera pour les émissions qu'il se propose de faire.

Ce que l'honorable monsieur a dit de notre circulation actuelle est parfaitement vrai. Cette circulation est faible; elle n'excède pas \$3,000,000 en petits billets. Mais, à ce propos, je lui rappellerai que pour ces trois millions, il faut qu'il garde une réserve, si faible qu'elle soit, dans différentes localités; je lui rappellerai que l'établissement d'une circulation entraîne des frais coûteux qui réduiront de beaucoup les profits qu'il compte faire.

Il pourvoit à cela, je le sais, en forçant les banques à payer, en billets d'une et deux piastres, toutes les demandes de \$50 et au-dessous; cette mesure aura son effet, mais il ne sera peut-être point aussi considérable que l'honorable monsieur se l' imagine.

Quant aux autres billets, je crains qu'ils ne constituent un emprunt forcé que les banques auront à payer sur leur petite réserve en or. Il en résultera que

l'honorable monsieur devra fournir tout l'or dont les banques auront besoin; c'est une grande responsabilité. Jusqu'à présent, ce système n'a pas eu des inconvénients considérables; mais pourquoi? L'honorable monsieur nous l'a dit lui-même. Nous avons de grands travaux publics en voie d'exécution.

Nous avons constamment emprunté de fortes sommes et, depuis six ou sept ans, nous avons à notre crédit, dans les banques, des sommes beaucoup plus (ou aussi) considérables que celles que nous devrions avoir et, par suite, nous contrôlons les banques. Mais si les choses changent, comme elles changeront probablement si nous cessons d'emprunter des sommes considérables, si nous réduisons nos crédits à un faible montant, comme nous y serons probablement forcés, des inconvénients sérieux surviendront et ils seront encore aggravés par cette nouvelle émission.

Il est bon de faire observer aussi que, par cette loi, nous dépassons les limites que nous nous étions imposées dans nos emprunts à court avis préalable. Le crédit du Canada est engagé à racheter un montant quelconque de ces \$20,000,000 quand les billets seront présentés. Nous avons aussi dans les banques d'épargne, un montant considérable qui pourra nous revenir.

Je ne nie pas que notre population ait droit à une juste part des profits de la circulation. J'ai toujours prétendu cela; mais ce que je veux signaler, c'est que notre circulation n'est que de \$21,000,000 ou \$22,000,000; déduction faite des \$3,000,000 en petits billets, il reste \$17,000,000 ou \$18,000,000 sur lesquels on réalisera la plus forte part des profits de la circulation. Si les banques ont un monopole que leur accorde le parlement, ce n'est pas une raison pour que l'Etat n'ait point sa part aux profits.

Mais je crois pouvoir dire, en toute certitude, que l'on se trompe beaucoup en prétendant que les banques ont retiré des profits injustes et déraisonnables de leurs privilèges exclusifs. Je ne crois pas que depuis 1850, les actionnaires des banques aient reçu, en moyenne, plus de 5 pour cent, si l'on considère qu'une grande partie des actions de banques a disparu de puis cette époque.

Selon moi, la manière dont l'honorable monsieur veut empêcher les banques d'étendre leur circulation, constitue un

danger. Il distraira ainsi un capital considérable des dépôts faits par notre population et puisqu'il peut obtenir des capitaux à un intérêt si faible en Angleterre, cela vaudrait bien mieux que de s'emparer des réserves en or des banques ou d'une partie de leur circulation.

Je ne suis pas assez familier avec le système américain que l'on a parlé d'introduire chez nous, dans le temps, pour dire quels sont ses avantages et désavantages comparativement au nôtre. Mais je puis dire ceci qu'une très-faible partie de notre population a fait des pertes considérables sous l'ancien système des banques en Canada, système qui, depuis vingt-cinq ou trente ans, peut avantageusement supporter la comparaison avec les systèmes adoptés en Angleterre, en France et en Ecosse. Je ne crois point que les résolutions que l'honorable monsieur vient de présenter, auront un mauvais effet immédiat, mais je prévois qu'il sera forcé de surveiller de bien plus près le marché monétaire et sera fréquemment censuré pour des difficultés qui surviendront et qu'il ne pourra prévenir.

Dans sa seconde série de résolutions, je vois qu'il propose de donner aux billets la valeur d'une première obligation sur l'actif des banques.

Les opinions sont aussi très-partagées, mais je crois que si l'honorable monsieur veut bien consulter les banques, il constatera deux choses. D'abord, il y a bien moins de danger d'une panique parmi les déposants que parmi les porteurs de billets

Le système qu'il propose actuellement peut alarmer un grand nombre de déposants, ce qui pourra beaucoup nuire au crédit de la banque, parce qu'en général, il est bien plus difficile de traiter avec les déposants qu'avec les porteurs de billets. De plus, il est probable que nombre de déposants s'empresseront de changer leurs dépôts en billets, s'il y a la moindre difficulté à se procurer de l'or et cela peut produire de graves inconvénients auxquels l'honorable monsieur ne pourra remédier.

J'aurais aimé à connaître l'opinion de l'honorable ministre des finances relativement aux rumeurs répandues dans le pays et d'après lesquelles nous pourrions devenir riches en établissant un cours monétaire national.

J'observe que l'honorable monsieur, avec une prudence fort louable peut-être, s'est obtenu de toute réflexion à cet égard.

Je présume que l'honorable monsieur n'introduira pas, dans son bill, de modifications considérables relativement au commerce de banque. S'il agissait ainsi, nul doute qu'il nous donnera des explications suffisantes. Dans tous les cas, je réserve ce que je puis avoir à dire pour le moment où le bill subira la seconde lecture.

M. WALLACE (Norfolk-Sud) : L'honorable préopinant a parlé d'une opinion qui se répand dans le pays et d'après laquelle nous pourrions augmenter la richesse nationale en établissant un cours monétaire canadien.

Je suis partisan d'un cours monétaire national et connais assez bien les opinions de ceux qui en demandent l'établissement. Ils savent que le travail peut seul enrichir l'homme. Tout en regrettant que le gouvernement n'ait pas fait un pas de plus dans la réforme qu'il veut opérer, je félicite l'honorable ministre des finances et ses collègues de la décision qu'ils ont prise.

Je crois qu'aucun gouvernement ne peut beaucoup devancer ses partisans ou l'opinion publique sans s'exposer à tomber après n'avoir produit aucun bien. L'administration tenterait donc une folie en proposant une loi que ni la Chambre, ni ses partisans, ni le pays, en général, ne pourraient approuver et il a bien fait d'agir prudemment en inaugurant ce que je crois être une grande réforme.

On nous parle beaucoup des crises monétaires qui surviennent périodiquement dans le monde entier et qui semblent, dit-on, former des cycles dans l'histoire du monde. Je ne comprends pas du tout cette théorie.

Tout effet a une cause ; or quelles sont les causes de ces crises périodiques ? Pourquoi, comme on le dit, semblent-elles former des cycles ? Qu'une tempête ravage le pays et porte en tout lieu la destruction, je comprends qu'il en résultera la misère.

Si la terre refuse de produire, je comprends que la misère apparaîtra de nouveau. Je comprends que la gelée détruit les récoltes ; je comprends que d'autres causes naturelles produisent la misère et des désastres commerciaux. Mais je ne comprends pas qu'il puisse survenir des désastres commerciaux sans aucune de ces causes apparentes.

Il doit exister d'autre cause et s'il en

existe, c'est le devoir du parlement de s'assurer si ces révolutions commerciales ne sont pas dues à notre législation ; et en pareil cas, le parlement doit adopter de nouvelles lois pour remédier à ces maux car l'homme peut prévenir ce qu'il est capable d'accomplir.

Je crois donc que ces crises sont dues en grande partie, si non entièrement, aux défauts du système monétaire qui existe dans plusieurs pays du monde, en Angleterre, au Canada et dans plusieurs autres contrées où l'or est adopté pour base du système monétaire.

On me demandera " Pourquoi attribuez-vous les crises commerciales à ce système ? " Je prétends que ce système, sur lequel est basée la résolution proposée par l'honorable ministre des finances, manque du pouvoir d'extension, comme l'a dit l'honorable préopinant.

Je prétends que l'extension du système monétaire n'est pas proportionnel au développement général de l'industrie dans le monde.

Il en résulte que le système de crédit le remplace et l'on doit attribuer, en grande partie, à la ruine du crédit les crises commerciales périodiques.

Si quelque député peut mieux expliquer ces résolutions commerciales, c'est son devoir d'essayer à remédier à ces maux. C'est une grande erreur, selon moi, de prendre l'or pour base d'un système monétaire. Ce système porte dès lors en lui des éléments de faiblesse et même de destruction.

Une industrie établie sur cette base ne peut se développer que jusqu'au point où elle arrive à dépasser le montant de l'or. A ce point-là elle doit faillir ou il devient nécessaire de trouver un substitut à l'or. On ouvre des crédits et quand ils sont épuisés, les faillites arrivent, la confiance est détruite et l'industrie tombe comme un château de cartes. Ces chutes sont déplorables.

Voici comment elles se produisent : Plus un pays est prospère, plus vite il dépasse le montant de l'or et plus vite il arrive à sa ruine. La faillite de J. Cooke et Cie., en 1873, fut le commencement, aux États-Unis, de la grande crise qui s'est étendue en Canada.

Cette faillite en entraîna d'autres, ce qui détruisit la confiance et le crédit. Puis la crise s'étendit dans le monde entier et elle

était due au mauvais système monétaire qui règne presque partout.

Je me propose d'examiner cette question aussi brièvement que possible, pour montrer que le système que nous allons adopter est bon, sauf qu'il a en lui un élément de faiblesse, étant basé sur la valeur de l'or.

Je considérerai les trois points suivants : La monnaie, ses usages, son influence sur l'industrie. La monnaie fait la loi. Les uns prétendent que c'est la monnaie d'or, d'autres la monnaie d'argent. Selon moi, ce n'est ni l'une ni l'autre. Prenez un souverain ou un aigle d'or de dix dollars. C'est la marque du gouvernement qui établit la distinction entre la monnaie et l'or. Comme monnaie, l'or sert à deux fins : c'est de la monnaie et de la monnaie d'or. La monnaie n'est pas de l'or. C'est une commodité créée par la loi.

J'expliquerai cette définition par un exemple : le bois qui entre dans la fabrication d'une voiture est toujours du bois ; mais il est plus que cela ; il a servi à faire une voiture, à créer une nouvelle commodité. Il en est de même d'un morceau d'or ou d'argent ; quand vous en faites une monnaie, vous créez une nouvelle commodité ; vous en faites un instrument légal de paiement. Si vous passez un contrat d'après lequel vous vous engagez à livrer un certain article, l'autre partie du contrat ne peut pas vous obliger à opérer la livraison, mais vous pouvez la forcer à accepter de la monnaie comme compensation. La monnaie est une valeur légale qui mesure toutes les autres valeurs. On me dira que l'or est de la monnaie et que la monnaie devrait être d'or, parce que, comme la monnaie, l'or a une valeur. Mais que signifie la valeur ? Valeur signifie utilité. Une chose qui ne sert à rien n'a plus de valeur. On me dira encore que la rareté crée la valeur. Je prétends que non. La rareté n'est qu'un facteur dans la détermination de la valeur. Si tel article ne sert à rien et n'est pas demandé, la rareté de cet article ne lui donnera pas de valeur. On prétend aussi que divisibilité crée valeur. Je dis que non. La divisibilité n'est qu'un facteur dans la détermination de la valeur. Prenez un article inutile et divisez-le ; vous ne lui donnerez pas de valeur. L'indestructibilité donne de la valeur. Je prétends que non. Si un article ne sert à rien, le fait qu'il est indestructible ne lui

donnera pas de valeur ; il sera même plus qu'inutile puisqu'on ne pourra s'en débarrasser. L'abondance ne fait pas la valeur ; plus un article inutile est abondant, plus il est nuisible, parce que l'abondance tend à diminuer la valeur. La loi de l'offre et de la demande vient en opération ici. On prétend encore que la monnaie doit avoir une valeur intrinsèque. Je prétends qu'elle ne doit pas avoir une valeur intrinsèque, mais une valeur représentative. Par exemple, un travailleur reçoit un dollar pour sa journée. Quelle est la valeur de ce dollar ? C'est le travail de cet homme ; c'est tout ce qu'il a pour le représenter. La monnaie n'a pas une valeur intrinsèque, mais une valeur représentative. Une monnaie ayant une valeur intrinsèque ne saurait convenir.

UNE VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. WALLACE : Un honorable député m'interrompt. Je sais que plusieurs riront de cette théorie. Mais si j'ai tort j'ai, du moins, le mérite d'être sincère. La monnaie est simplement la mesure de la valeur. La valeur ne peut pas se mesurer elle-même. Les valeurs de deux articles sont comparatives, mais l'une ne peut pas mesurer l'autre. L'un peut avoir plus de valeur que l'autre et toutes les valeurs sont sujettes à l'état de la demande et de l'offre, le seul régulateur. Si la monnaie est faite d'un article de valeur, elle doit être sujette à la loi de l'offre et de la demande, ce doit être, par suite, une quantité variable, et il serait absurde de dire qu'une mesure est une quantité variable.

Prenez, par exemple, un minot de blé. Il pèse 60 livres. Mais si c'était une quantité variable, on ne saurait qu'entendre pour un minot de blé : ce serait tantôt 60 livres, tantôt 58 et tantôt 62. Il est vrai que la loi empêche tout changement de quantité dans la monnaie. Le dollar est de 100 centins ; ce n'est jamais 96, 98 ou 102 centins. Mais il change de deux manières, par sa rareté ou son abondance, ou, s'il a de la valeur, par la rareté ou l'abondance de l'article dont la monnaie est faite. Je prétends donc que la monnaie ne doit pas avoir de valeur intrinsèque. Je dis aussi que la monnaie ne détermine pas la valeur.

La valeur d'un article est une affaire de convention entre les parties à un marché, entre l'acheteur et le vendeur ; la monnaie mesure la quantité

après qu'elle a été convenue, tout comme la mesure d'une verge détermine la quantité d'une pièce de drap, tout comme le poids d'une livre détermine une quantité de sucre ou de tout autre article qui se vend au poids. C'est en monnaie que l'acheteur exprime la valeur qu'il veut donner pour ce qu'il désire acheter et le vendeur fait de même pour ce qu'il veut vendre ; la monnaie détermine une valeur que l'on veut échanger pour une autre valeur. La monnaie ne gagne rien, ne produit rien ; c'est une preuve—quand elle a été obtenue légitimement—que son possesseur l'a gagnée ou achetée avec les produits de son travail. Il y a plusieurs manières de se procurer de la monnaie ; par exemple, en prêtant à intérêt ; on s'en procure aussi par escroquerie et vol. La monnaie n'est qu'une commodité. Elle n'est utile que pour l'échange des produits, exactement comme les chemins de fer et autres voies de communication servent à l'échange des produits entre différents pays ou entre les diverses sections d'un même pays. Il n'existe pas plus de raison pour que la monnaie soit d'or qu'il n'y a de raison pour que les chemins de fer et les bateaux à vapeur qui servent aussi à des échanges, soient d'or également. La monnaie n'a point de valeur pour l'or qu'elle contient, quand c'est de l'or, mais pour la faculté qu'elle donne de faire des achats. On ne cultive pas la monnaie, on l'emploie et elle n'a de valeur que quand elle est employée. Il faut se séparer de la monnaie pour qu'elle prenne de la valeur. On n'en a pas besoin parce que c'est de la monnaie, mais parce que la loi attribuée à la monnaie certain pouvoir, parce qu'elle sert à payer une dette ou à faire des achats.

Je parlerai maintenant des emprunts. L'honorable ministre des finances croit aux emprunts ; je crois qu'il vaudrait mieux battre monnaie. Sur quelle garantie les capitalistes anglais prêtent-ils de l'argent au Canada ? Simplement, parce qu'ils croient au crédit du pays et qu'ils ont foi dans ses ressources.

A coup sûr, si le crédit canadien est assez bon aux yeux des prêteurs étrangers, il devrait être également bon pour employer des travailleurs canadiens qui devraient avoir confiance dans le Canada pour le paiement de leurs travaux.

Ou bien la population du Canada a-t-elle moins confiance dans son pays que les

Anglais qui prêtent de l'argent au Canada. Nous commençons de grands travaux publics. Le Canada à la main-d'œuvre pour exécuter ces travaux.

Nous travaillons à construire le chemin de fer du Pacifique, et cela demande de la main-d'œuvre et des matériaux. N'avons-nous pas actuellement des centaines de travailleurs sans ouvrages, et ne pouvons-nous pas leur en procurer ?

Ce n'est pas l'argent, mais la main-d'œuvre et les matériaux qui construisent un chemin de fer ; et en sus de la main-d'œuvre et des matériaux, n'avons-nous pas la nourriture et les habillements pour payer les travailleurs ?

Nous pouvons les payer, monsieur l'Orateur, sans emprunter d'argent en Angleterre ni dans aucun autre pays. On me dira que notre monnaie perdra de sa valeur. C'est ce que je conteste.

Les diverses monnaies d'un pays où l'on emploie l'or, l'argent et le papier comme monnaie, doivent toutes avoir valeur égale, à la condition que le pays maintienne son crédit.

Si le gouvernement actuel émet un dollar en papier et un dollar en or, l'un passera, à la même valeur que l'autre, pour payer une dette ou faire des achats.

Vouloir établir une différence équivaldrait à dire que, de deux choses égales, l'une est plus grande que l'autre. Chacune de ces monnaies à le cachet du Canada et représente la confiance dont jouit notre population. L'une ne saurait donc avoir plus de valeur que l'autre.

Au dehors du pays, le dollar en or ou le dollar de papier doivent se maintenir ou tomber, l'un par la valeur de la matière dont il est fait, l'autre par la confiance que l'étranger a dans le pays où cette monnaie a été émise. Dans ce cas, le dollar en or vaut beaucoup plus que le dollar de papier, parce que le premier peut représenter de 90 à 95 pour cent de sa valeur monnayée tandis que le second peut représenter moins d'un pour cent de sa valeur nominale.

On comprend donc aisément que quand l'émission de monnaie par un pays dépasse la limite dans laquelle il peut émettre, la monnaie de papier peut avoir moins de valeur que la monnaie d'or. Si l'on offre à un étranger de la monnaie d'or et de la monnaie de papier, égales en Canada, avec la monnaie d'or qui a cours en tout pays

il pourra acheter partout, tandis qu'avec sa monnaie de papier il ne pourra acheter qu'en Canada ; et si le porteur de ces deux espèces de monnaie peut acheter un certain produit, en Russie ou ailleurs, à meilleur marché qu'en Canada, l'or vaudra plus, pour lui, que le papier canadien. Dans ce cas, un dollar en or vaut plus qu'un dollar en papier. Mais si les marchandises du Canada étaient à beaucoup meilleur marché que celles des autres pays, alors le dollar de papier serait égal au dollar en or, parce que l'on pourrait acheter autant avec l'un qu'avec l'autre. De fait, je crois que le dollar de papier vaudrait mieux que l'autre, parce qu'on peut le transmettre avec plus de sûreté et de facilité.

On m'objecte encore que la monnaie de papier n'est qu'une offre légale. On peut en dire autant de toute monnaie ; il n'existe pas de monnaie sans l'autorisation de la loi. Effacez la marque légale sur une pièce d'or ou d'argent et ce n'est plus de la monnaie. L'existence de la monnaie dépend de sa création par la loi. On me demandera : " Comment ferons-nous le commerce extérieur ? " La monnaie peut servir au commerce intérieur. Mais nous n'avons d'autre moyen de commercer en dehors que l'échange des produits, et, par suite, le cours monétaire ne peut aucunement entraver notre commerce extérieur. Notre blé, nos grains de toutes sortes, le beurre, le fromage, le poisson et nos produits de toute espèce forment la base de notre commerce avec les autres nations.

Ce n'est pas notre or, car nous n'en avons pas, sauf ce que nous achetons et le peu que nous extrayons des mines de la Colombie britannique et de celles de la Nouvelle-Ecosse, plus la petite quantité apportée par les immigrants. En émettant du papier-monnaie, nous créerions une plus grande demande de main d'œuvre ; nous pourrions offrir de l'emploi à un plus grand nombre d'immigrants et, en produisant plus, nous pourrions exporter davantage. Nous pourrions acquérir plus d'or par ce moyen ; mais c'est le seul ; à moins que nous persistions dans la pratique ruineuse que nous avons récemment adoptée, de toujours emprunter. Je crois que cette disposition générale à emprunter mène le pays à la ruine et nos vrais intérêts exigent que l'on mette fin à cette pratique ruineuse.

D'autres théoriciens veulent que l'or soit une valeur-étalon. Or, je prétends qu'il n'existe pas de valeur-étalon et que la valeur d'une chose est celle qu'on lui attribue. Dire que l'or est une valeur-étalon, c'est formuler une erreur que le premier venu peut démontrer. Quand un homme veut acheter des aliments, des vêtements, une maison, il donne de l'or en retour. Mais peut-on dire, pour cela, que l'or est une valeur-étalon? Quand un homme périt de faim ou de soif, il donnerait tout l'or du monde pour un morceau de pain ou un verre d'eau. La valeur ne peut être réglée, si ce n'est par la loi de la demande et de l'offre. Quand un article est abondant, il se vend à bon marché; quand il est rare, il devient plus cher.

Voici ce que je veux bien faire comprendre à la Chambre. Nous sommes tous partisans d'une politique nationale. Nous croyons que le pays devrait produire la plus grande partie de ce que la population consomme. Je prétends donc qu'une monnaie nationale que l'on ne peut exporter, c'est-à-dire envoyer à l'étranger pour payer des marchandises, est le véritable et le meilleur système de protection, parce que la population serait ainsi protégée sans être taxée.

Si le chiffre de nos importations dépasse celui de nos exportations, il nous faudra de l'or pour payer nos achats.

Si l'or est rare et cher le prix de nos importations augmentera en raison de celui de l'or. Les importateurs se diront: "Les importations seront faibles pendant la saison, parce que les récoltes sont peu abondantes et le bois est rare; par suite, si nous avons à faire des importations, nous devons payer une forte prime pour nous mettre à même d'opérer nos paiements." Et que résulte-t-il de cette hausse du prix de l'or?

L'importateur augmente le prix de ses marchandises pour payer le prix de l'or dont il a besoin. Cette augmentation du prix des marchandises importées stimulerait l'établissement de manufactures, parce que la population en viendrait à se dire: "Nous pouvons fabriquer tel et tel article à plus bas prix que nous l'achetons."

Je prétends aussi qu'une monnaie que l'on ne peut importer, constitue une garantie de stabilité pour les institutions administratives d'un pays. Par exemple, si chacun peut mettre son argent en poche et aller vivre dans un autre pays,

qui voudra rester ici dès qu'une difficulté surviendra? Chacun se dira: "J'emporte mon or et j'échappe au danger." Mais si ce même homme n'avait que de la monnaie qu'il ne peut exporter, il serait obligé de rester et de défendre son pays, parce qu'il comprendrait que si ses institutions sont renversées sa monnaie ne vaudra plus rien. Ce genre de monnaie donnerait donc de la stabilité au gouvernement, parce que n'ayant pas de valeur en dehors du pays, chacun, quand le patriotisme ferait défaut, aurait intérêt à défendre nos institutions.

Je n'occuperai pas plus longtemps l'attention de la Chambre; je voulais seulement exposer mes vues sur la question monétaire.

Quand la résolution sera examinée en comité, je proposerai un amendement parce que je crois que le gouvernement traversera l'opinion publique en accordant aux banques, pour les dix années prochaines, le privilège d'émettre des billets. J'ai traité la question à un point de vue qui, selon moi, intéresse particulièrement le pays et c'est aux honorables ministres d'examiner sérieusement la chose. Je leur demande d'oublier qu'ils sont partisans; je leur demande d'être patriotes, de rechercher quels sont les véritables intérêts du pays et d'agir d'après leurs convictions.

Je crois qu'à notre système monétaire actuel qu'on a louangé outre mesure, est dû le fait que tant de travailleurs sont sans ouvrage. On dit que cela est dû à l'excédant de la production; or, quels sont les faits? La moitié de la population du monde n'est-elle pas presque nue, bien qu'il y ait excédant de production dans la fabrication des vêtements. Il y a excédant de production d'aliments, et cependant des centaines de mille hommes meurent de faim. Il y a des milliers de maisons vides, et cependant des centaines de mille hommes sont sans logement pour se mettre à l'abri du froid. Je crois que notre système monétaire a mené à la ruine tous les pays qui l'ont adopté et réduit leurs populations à la misère. Si les honorables messieurs sont d'accord avec moi, ils pourront appuyer mon amendement; sinon qu'ils fassent tous leurs efforts pour combattre les propositions que j'ai soumise à la Chambre.

M. CHARLTON; J'ai peu de chose à dire relativement à la question même qui

occupe la Chambre, savoir, la proposition du gouvernement d'augmenter notre circulation de papier-monnaie. C'est ma ferme conviction que le ministre des finances prend là une mesure dangereuse. L'émission de papier-monnaie est toujours un danger pour le gouvernement qui la décrète. Il n'y a pas de loi au-dessus du gouvernement. Rien ne peut arrêter un gouvernement qui en prenant pareille mesure, se soumettra d'abord aux restrictions voulues pour les enfreindre bientôt ; rien ne peut l'empêcher de prendre des mesures ruineuses à cet égard. A ce propos, je citerai une ou deux autorités qui se recommandent d'elles-mêmes à l'attention de la Chambre. D'abord, M. Alex. Hamilton, secrétaire de la trésorerie des Etats-Unis, qui remit les finances de ce pays sur une base solide, après la guerre de la révolution.

Voici ce qu'il dit :

“ Les émissions de papier par le gouvernement conduisent naturellement aux abus, et cela avec tellement de certitude qu'un gouvernement montre sa sagesse en ne cédant jamais à l'attrait d'un pouvoir si dangereux.”

Je citerai ensuite les paroles d'un autre ministre des finances des Etats-Unis qui a mené à bonne fin ses tentatives de faire reprendre les paiements en espèces, M. John Sherman qui, dans un discours prononcé au Sénat, le 24 janvier 1870, à propos du cours monétaire, s'exprimait ainsi :

“ Ce débat pourrait soulever une multitude d'autres questions, par exemple, celle du choix entre les *greenbacks* (émission du gouvernement) et les billets de banque ; mais j'ai évité d'en parler parce que je crois que l'opinion publique est de plus en plus fixée sur ce point qu'un billet émis par le gouvernement ne saurait être un médium convenable de circulation. D'autres nations ont souvent essayé, comme la nôtre, de maintenir en circulation des billets émis par le gouvernement et elles ont toutes échoué. Il est impossible de donner à une émission du gouvernement la flexibilité nécessaire pour suivre les fluctuations de la bourse, et voilà comment l'expérience a demandé que des billets émis par le gouvernement, sur la seule garantie du gouvernement, ne constitue pas un bon médium de circulation, excepté pendant la suspension des paiements en espèces. La circulation monétaire doit avoir cette flexibilité qui la fait augmenter à certaines périodes de l'année et retourner dans les voûtes des banques à d'autres époques. Il n'est pas nécessaire d'insister sur ce point, mais je crois qu'avec le temps, nous ferons bien de retirer tous nos billets des Etats-Unis, sous toutes les formes d'émission du gouvernement et de ne compter

que sur les billets émis par des corporations particulières, amplement garanties contre les éventualités, en sorte que les porteurs de billets ne pourront jamais perdre—et de soumettre les banques aux réglemens applicables dans toutes les parties du pays, leur donnant ainsi plus de liberté, en sorte que le commerce de banque sera dans les mêmes conditions que les manufactures, les forges ou tout autre commerce ou industrie, c'est-à-dire soumis uniquement à la loi générale.”

C'est un fait notoire que les financiers les plus éminents des Etats-Unis demandent que l'on retire entièrement les *greenbacks* de la circulation pour n'admettre que les billets émis par les banques nationales. Mais si le gouvernement persiste dans sa proposition, je prétends que sa réserve en espèces est trop faible. Une réserve de 15 pour cent n'est pas suffisante pour assurer la confiance que le public doit toujours avoir dans la possibilité du rachat de ces émissions de papier monnaie.

J'examinerai maintenant quelques-unes des opinions émises par l'honorable député de Norfolk-Sud (monsieur Wallace). Bien qu'une agitation en faveur d'une émission non rachetable n'offre pas grand danger, on ne saurait se dissimuler combien sont graves les changements que les auteurs de cette agitation voudraient amener.

C'est une des faiblesses de la nature humaine que toujours une grande partie de la population accueille favorablement toute théorie, toute promesse fallacieuse que le premier charlatan politique peut faire, si, par cette théorie, il offre de remédier à la misère ou à l'un des maux inhérents à l'humanité.

C'est cette disposition particulière de l'esprit humain qui rend pareilles agitations dangereuses.

Non-seulement aujourd'hui, mais toutes les fois que j'ai entendu exposer pareil système, j'ai été frappé de la pauvreté d'invention qui caractérise ses défenseurs.

Leurs arguments sont toujours les mêmes, de vieux arguments réchauffés. Ce sont les arguments qui avaient cours en France à l'époque de *George Law* ; ce sont les arguments employés dans les Chambres françaises en 1876 ; ce sont les arguments qu'on a fait valoir dans les colonies américaines et dans la Confédération américaine lorsque fut émise la monnaie continentale ; ce sont les arguments de tous les hommes qui dans tous les siècles, ont eu recours à l'émission de

papier non rachetable et sans valeur, arguments mille fois refutés par la raison et la logique des faits.

Il est bien surprenant qu'un homme doué des capacités que l'on se plaît à reconnaître chez l'honorable député de Norfolk-Sud (monsieur Wallace) ait eu le courage de défendre, dans la Chambre des Communes du Canada, une vieille hérésie qui a porté la ruine et la détresse dans tous les pays où elle a été adoptée.

Je me propose de fortifier ma position, aujourd'hui, en citant les opinions d'hommes éminents.

J'apporterai aussi le témoignage des événements, et j'espère prouver à la Chambre que le raisonnement de l'honorable député est fallacieux et nullement fondé.

Voici d'abord le témoignage de monsieur Francis Horner, président du comité du numéraire, à la Chambre des Communes anglaises, en 1811.

Il n'existe pas de plus haute autorité sur cette question.

Voici le langage employé par monsieur Horner :

“ Les gradations successives qui ont amené la dépréciation du cours monétaire de notre pays, se précipitent de plus en plus, et comme il n'y aura plus de remède quand les billets de banque seront devenus offre légale, les discussions qui précèdent l'adoption de pareille mesure sont évidemment de la plus haute importance.”

Voici maintenant, en substance, le rapport du comité du numéraire dont monsieur Horner était le président :

“ Voici, en substance, les résolutions : L'acte qui suspend les paiements en espèces, devrait être révoqué et la banque obligée à racheter ses billets aussitôt que la prudence le permettra. Pour faciliter la reprise des paiements en espèces, les petits billets devraient être retirés les premiers de la circulation. On croit qu'au bout de deux ans, aucun billet d'une valeur moindre que \$5 ne devrait être laissé en circulation.”

Mon honorable ami de Norfolk-Sud sera peut-être heureux de connaître cet acte de folie commis par la Chambre de Communes anglaises qui, un beau matin, déclara que le papier-monnaie avait la valeur des espèces, lorsque ce papier était à 15 pour cent d'escompte.

Mais les vues de M. Horner prévalurent après que le pays eut souffert des maux résultant de l'émission de papier-monnaie non-rachetable et, dix ans plus

tard, la banque d'Angleterre avait repris ses paiements en espèces.

Je citerai maintenant cet éminent juriste, le juge Story dont aucun avocat ne contestera l'opinion. Voici ce qu'il a dit relativement aux émissions des billets connus sous la désignation d'émission continentale :

“ L'émission de ces billets a causé les plus maux grands dans le pays et inauguré un système de fraudes, de chicanes et de prodigalité qui a détruit toute confiance, fait disparaître tout esprit d'entreprise et ruiné toutes les industries.”

Le juge en chef Marshall, parlant au nom de la cour suprême des Etats-Unis, s'exprime ainsi au sujet du papier-monnaie non-rachetable :

“ Pareil medium a toujours été sujet aux fluctuations : Sa valeur change continuellement et ces changements, souvent considérables et soudains, exposent les particuliers à des pertes immenses, donnent lieu à de nombreuses spéculations et détruisent toute confiance d'homme à homme.”

Dans une lettre écrite par Richard Henry Lee, président du Congrès, à George Washington, le 19 novembre 1785, on trouve le passage suivant :

“ Est-il possible que la prochaine assemblée ait le dessin de faire une émission considérable de papier-monnaie ? Je crois véritablement que nos pires ennemis, dans le monde, ne pourraient concevoir un projet plus ruineux pour la Virginie. J'espère que tous les amis du pays, tous les hommes honnêtes et sensés, s'uniront pour répudier une spéculation aussi odieuse.”

Ce à quoi Washington répondit :

“ Je n'ai point entendu dire et j'espère que je n'apprendrai jamais que l'on parle sérieusement d'une émission de papier dans cet Etat. Néanmoins, il peut y avoir de l'agitation à ce sujet. L'ignorance et la spéculation peuvent produire bien des maux. La première sert d'outil à la seconde et souvent se met à l'œuvre d'une manière subite et imprévue. Les personnes auxquelles j'ai parlé de la question, dans cette partie de l'Etat, repoussent énergiquement pareille idée.”

Voici l'opinion de Benjamin Franklin à ce sujet :

“ Je déplore, avec vous, les désordres, les injustices, la corruption, etc., qu'entraîne la dépréciation d'un cours monétaire. C'est pour moi une consolation de m'en être lavé les mains en les prédisant au Congrès et en proposant des moyens de les prévenir, si ma proposition eût été adoptée. Des opérations que j'ai faites subitement, m'ont prouvé que mon plan est praticable ; malheureusement, on l'a rejeté.”

Le nom d'aucun homme public de

notre siècle n'est entouré d'un plus grand respect que celui de Daniel Webster. En parlant des objets qu'avaient en vue les auteurs de la constitution, il s'exprimait ainsi :

“ L'établissement, sur des bases solides, d'un cours monétaire uniforme était un des objets les plus importants que les auteurs de la constitution avaient à considérer. Si nous pouvions connaître tous les motifs qui animaient ceux qui ont élaboré et ceux qui ont appuyé la constitution, nous en trouverions difficilement un plus puissant que celui-là.”

De fait, la constitution prohibait l'émission de lettres de crédit par les différents Etats et nul doute que l'intention était d'appliquer cette prohibition au gouvernement des Etats-Unis et telle est l'opinion exprimée par la cour suprême de ce pays, dans une cause en appel ; et ce jugement ne put être renversé qu'en remaniant ce tribunal et en nommant trois nouveaux juges. James Madison, père de la constitution américaine, parle ainsi du papier-monnaie non rachetable, dans le discours qu'il prononça en faveur de la constitution :

“ Les pertes que l'Amérique a subies par suite des pernicieux effets du papier-monnaie sur la confiance nécessaire d'homme à homme, sur la confiance nécessaire dans les conseils de la nation, sur la moralité et l'activité du peuple, sur le caractère du gouvernement républicain, constituent une énorme dette imputable aux Etats qui ont recommandé cette mesure imprudente, dette qui ne sera pas réglée de sitôt ; ou plutôt c'est une aggravation de culpabilité qui ne peut être expiée que par le sacrifice volontaire, sur l'autel de la justice, du pouvoir qui a fait adopter cette mesure.”

On croyait avoir sacrifié ce pouvoir en décrétant, par la constitution que les divers Etats ne pourraient pas émettre de lettres de crédit. Daniel Webster disait encore, à propos de la même question, dans son discours sur le cours légal, le 25 avril 1816 :

“ Les guerres et les invasions ne sont pas les destructeurs les plus certains de la prospérité nationale. Elles annoncent leur approche et donnent l'alarme. Il n'en est pas ainsi des maux que produisent des monnaies au-dessous du cours, du papier-monnaie déprécié et le crédit public en ruines. Il n'en est pas ainsi des maux que le système perfide et dangereux du papier-monnaie peut produire. Ce système semble offrir des facilités, des arrangements, un prompt secours. Il fait espérer que les dettes seront promptement payées et les taxes légères ; vaine déception !..... Je connais les grands avantages du papier que l'on peut sur demande convertir en numéraire, que l'on peut

convenablement appeler le papier espèces, dont la valeur est égale à celle des espèces et qui est bien plus commode dans les transactions journalières. D'autre part, j'abhorre tout papier mis en circulation par le gouvernement ou des particuliers et qui ne peut pas être converti en or ou en argent, à la demande du porteur.”

Dans une autre circonstance, parlant de la même question, Webster s'exprime ainsi :

“ Un cours monétaire mal réglé est le pire des maux politiques. Il mine les vertus nécessaires pour maintenir le système social et encourage les penchants hostiles à la prospérité publique. Il fait la guerre à l'activité, la frugalité et l'économie ; il développe l'esprit d'extravagance et de spéculation. De toutes les combinaisons inventées pour tromper les classes ouvrières, aucune ne réussit mieux que l'émission de papier-monnaie. La tyrannie ordinaire, l'oppression, les taxes excessives n'influencent que légèrement le bien-être de la société, comparative-ment aux cours monétaires frauduleux et aux vols commis par le moyen de papier sans valeur. Notre histoire nous enseigne assez, même trop, quelle oppression intolérable fait peser, sur les hommes honnêtes et vertueux, l'émission d'un papier-monnaie déprécié, autorisée par la loi et recommandée d'une manière ou de l'autre, par le gouvernement.”

Voici l'opinion de Henry Clay :

“ Relativement au cours monétaire, s'il est une vérité reconnue pour le commerce du monde entier je suppose que c'est celle-ci : les émissions de papier-monnaie constituent la pire espèce de cours monétaire que l'on puisse concevoir.”

Andrew Jackson s'exprime ainsi à ce sujet :

“ Un papier-monnaie non-rachetable n'est avantageux absolument qu'aux spéculateurs et aux joueurs à la bourse, et cela pour la ruine de la main-d'œuvre et de la moralité, dans un pays. Un cours monétaire en espèces donne de la vie et de l'action aux classes qui produisent et desquelles dépend entièrement la prospérité d'un pays.”

Solomon P. Chase, père du système des offres légales et des *greenbacks* aux Etats-Unis, doit être, sans doute, une haute autorité pour l'honorable député de Norfolk-Sud (M. Wallace). Or, voici ce qu'il disait en 1862 :

“ Le secrétaire recommande que l'on n'émette plus de papier, mais que l'on prenne, au contraire, une série de mesures, pour revenir, graduellement et sûrement, aux paiements en or et en argent, les deux métaux qui forment la seule base, le seul étalon et la seule mesure de la valeur que reconnaisse la constitution. [Rapport annuel du secrétaire de la trésorerie, 1862.]”

M. Chase ne croyait pas à la monnaie

fiduciaire. Il recommanda la suspension temporaire des paiements en espèces dans un moment de grande crise nationale, mais avec l'entente formelle que les porteurs de billets seraient ultérieurement payés en or, paiements auxquels il était parvenu par l'imposition de droits sur l'or monnayé. Thaddeus Stevens, chef des républicains au Congrès, s'exprime ainsi :

“ Personne ne voudrait émettre du papier non-rachetable à demande et le constituer offre légale. Il n'est jamais désirable d'abandonner le medium de circulation qui, du consentement unanime des nations civilisées, forme l'étalon de la valeur.

(Président du comité des voies et moyens, dans le débat sur l'Acte concernant les offres légales.)”

L'éminent Charles Sumner s'exprime ainsi, à propos du cours monétaire :

“ Je ne suis pas satisfait du long délai qu'on a mis à reprendre les paiements en espèces ; je crois que le moment est venu où nous devons jouir de ce bienfait et je m'impatiente presque ne voyant combien d'excuses on donne pour ne pas l'accepter.”

Peut-être l'opinion d'Abraham Lincoln aura autant de poids ici que celle de mon honorable ami de Lincoln-Sud.

Voici ce qu'il dit à ce propos :

“ Un retour aux paiements en espèces, aussitôt qu'il sera possible, en ayant égard à tous les intérêts qui en dépendent, tel est l'objet que nous devons avoir en vue. Les fluctuations du cours monétaire sont toujours préjudiciables, et réduire ces fluctuations autant que possible doit être l'objet de toute sage législation. La faculté de convertir le papier-monnaie en espèces est la meilleure sauvegarde contre ces fluctuations. [Message annuel, décembre 1862.]

Je ne saurais mieux terminer ces citations que par un extrait de l'histoire d'Angleterre de Macaulay :

“ Les maux produits par la dépréciation du cours monétaire ne sort généralement pas de nature à occuper une place préminente dans l'histoire. Cependant, il est douteux que la misère infligée à la nation anglaise par de mauvais rois, de mauvais ministres, de mauvais parlements et de mauvais juges soit égale à celle que produit la circulation d'un cours monétaire déprécié pendant une seule année.”

Ces hommes ne sont plus, la postérité les a jugés et leurs opinions se recommandent à notre considération. J'ai cité les plus hautes autorités en fait de finances et tous ceux qui ont étudié ces questions sont vraiment d'accord avec eux. Tous les traités d'économie politique viennent corroborer ces opinions.

M. CHARLTON,

L'histoire du monde entier n'offre que deux cas dans lesquels des émissions non garanties ont été rachetées et n'ont pas causé la ruine où des désastres immenses dans les pays qui les avaient autorisées : la chose est arrivée une fois aux Etats-Unis et une fois en Angleterre.

Dans le seul de ces cas, aux Etats-Unis, le papier-monnaie fut constitué offre légale. En Angleterre les émissions de papier-monnaie n'ont jamais été excessives et bien qu'elles fussent maintenues dans de justes limites, bien que le public eût pleine confiance qu'elles seraient ultérieurement rachetées, bien que la banque d'Angleterre déclarât qu'elle pouvait les racheter à tout moment, les billets avaient perdu 30 pour cent de leur valeur.

Aux Etats-Unis le gouvernement avait promis que ses bons seraient rachetés en or et l'émission avait été judicieusement restreinte. Malgré cela, l'escompte sur ces billets devint énorme ; il atteignit jusqu'à 180, c'est-à-dire que \$100 en or valaient \$280 en papier ; et cependant, le public n'avait pas le moindre doute que ces billets seraient rachetés un jour.

Cela prouve l'impuissance d'un gouvernement à maintenir la valeur de billets qui ne sont pas immédiatement rachetables en or. Ce principe est encore établi par ce qui a eu lieu dans les banques nationales des Etats-Unis.

Chaque banque était obligée de déposer au trésor \$100 en bons ayant la valeur de l'or et dont l'intérêt annuel était payable en espèces, pour garantir une émission de \$90. Malgré cette précaution, leurs billets perdirent autant de leur valeur que ceux des Etats-Unis. Cela montre ce qui arrive quand une émission de papier-monnaie n'est pas immédiatement rachetable en or.

L'honorable député de Norfolk-Sud, ni aucun partisan des émissions judiciaires, du papier-monnaie ou des chiffons de toute sorte, ne saurait mentionner un seul cas où pareille tentative n'a pas été désastreuse.

Examinons donc le fonctionnement de ce système dans la pratique et laissons de côté toutes les belles théories sur la monnaie, le capital, la main-d'œuvre, les valeurs, etc., et prenons les faits tels qu'ils nous apparaissent pour prouver que cette théorie a été toujours été désastreuse dans son application.

Je pourrai répéter certaines choses que

j'ai dites l'an dernier à ce sujet. Cette répétition ne sera pas inutile. Répétons ces choses mille fois, s'il le faut, jusqu'à ce que chaque Canadien sache parfaitement que ce projet a été démontré faux par les arguments les plus invincibles. Les colonies américaines ont souvent essayé le papier-monnaie non-rachetable.

Presque toutes ont émis du papier-monnaie garanti par l'Etat et le résultat a toujours été le même. En 1749, au Connecticut, \$8, en papier-monnaie, ne valaient qu'un dollar en argent.

En 1769, dans le Rhode-Island, \$26, en papier-monnaie, valaient un dollar en argent. En 1740, à la Caroline du Nord, \$14, en papier-monnaie, valaient un dollar en argent. La même année, à la Caroline du Sud, \$8, en papier-monnaie, ne valaient qu'un dollar en argent. Au Massachusetts, en 1749, il fallait \$11 de papier-monnaie pour acheter un dollar en argent.

Toutes ces expériences sur le papier-monnaie avaient amené les plus grands désastres et toutes sortes de perturbations dans le commerce de ces colonies et l'industrie y était anéantie.

A des époques antérieures, l'histoire nous fournit des exemples de l'effet produit par les émissions de papier-monnaie.

En Chine, au neuvième siècle, le gouvernement fit une émission de monnaie fiduciaire; les billets étaient d'écorce de mûrier portant le timbre du gouvernement; la valeur du billet dépendait des dimensions du morceau d'écorce. Chacun devait accepter ces billets sous peine de mort.

Malgré cela, il fut impossible de maintenir ces billets en circulation et ils perdirent toute valeur.

Au début de leur histoire, les Etats-Unis nous offrent une des leçons les plus frappantes à cet égard. Malgré les inconvénients dont avaient souffert les colonies par suite de l'émission de papier-monnaie non rachetable, le Congrès fit une forte émission de papier-monnaie à l'époque des difficultés créées par la guerre de la révolution. Les billets étaient payables en dollars espagnols.

Le pays était engagé à ce qu'ils seraient ainsi payés en argent. La première émission de \$2,000,000 eut lieu en 1775 et, dix-huit mois plus tard, les billets avaient perdu 50 pour cent de leur valeur.

Au mois d'octobre 1779, \$30 de cette monnaie continentale ne valaient qu'un dollar en argent. Alors on émit des certificats rachetables au bout de six ans, portant intérêt à 5 pour cent, et les porteurs de monnaie continentale pouvaient se procurer \$1 des nouveaux bons en donnant \$40 des leurs. C'était déclarer banqueroute et payer 2½ centins par dollar avec un nouveau billet.

Avant la fin de 1780, ces certificats perdirent un-huitième de leur valeur, en sorte qu'un dollar en argent équivalait à \$8 en certificats et à \$320 en monnaie continentale.

Peu de temps après, \$1,000, en monnaie continentale, ne valaient plus qu'un dollar en argent et, finalement, ces billets perdirent toute valeur.

Les Etats du continent avaient fait une émission de \$241,000,000. C'était une somme abondante et à bon marché, remplissant toutes les conditions que l'honorable député de Norfolk-Sud exige, et comme elle n'avait pas de valeur, on se la procurait aisément, bien que la promesse de payer en argent fût une objection, aux yeux de l'honorable monsieur.

Cette émission énorme eût un effet désastreux pour le pays, et quand elle eût fait son temps, on essaya de revenir à une base solide.

Des propriétés furent vendues par ordre des tribunaux sans donner satisfaction aux créanciers, et dans certains Etats, des lois de suspension virent encore accroître les difficultés.

Le Massachusetts décida sagement de mettre fin à ces embarras le plus tôt possible; cela amena la révolution Shay qui menaça la stabilité des institutions de cet Etat. Ce sont là des maux qui se manifestent toujours en pareilles circonstances.

La banque d'Angleterre suspendit ses paiements en 1797. Comme je viens de le dire, elle n'avait pas fait d'émissions excessives, et à l'époque de la suspension, elles étaient toutes garanties en espèces.

Personne ne doutait que ces billets seraient ultérieurement rachetés; plusieurs fois, même, la banque se déclara prête à reprendre les paiements en espèces, mais le gouvernement ne jugea pas prudent de l'y autoriser.

Malgré cela, en 1814, les billets de la banque d'Angleterre avaient perdu 30 pour cent de leur valeur et les £5 4s. ne valaient plus que £3 17s. 10½d. Il y

eut des perturbations dans le commerce qui devint peu sûr et comme spasmodique; les prix subirent de violentes fluctuations les journaliers et les artisans souffrirent une grande misère; les prix des articles nécessaires à la vie augmentèrent beaucoup plus rapidement que le prix de la main-d'œuvre; il y eut des émeutes d'ouvriers dans plusieurs parties de l'Angleterre et quand l'on reprit les paiements en espèces, ces mêmes ouvriers souffrirent encore considérablement, parce que le prix de la main-d'œuvre baissa beaucoup plus rapidement que les prix des articles nécessaires à la vie.

On voit donc qu'ils eurent à souffrir deux fois. Ces perturbations furent surtout préjudiciables aux veuves et aux orphelins, aux gens salariés et aux personnes ayant des revenus fixes.

Dans les pays où l'on abandonne la base en espèces, il arrive toujours que le papier-monnaie perd sa valeur et que le prix des articles nécessaires à la vie augmente.

L'extrait de l'histoire de Macaulay dont je viens de donner lecture, peint, d'une manière frappante, la misère ainsi produite; selon le grand historien, cette misère d'une année excéda celle qu'avaient causée, pendant vingt-cinq ans, de mauvaises récoltes, de mauvaises lois, de mauvais rois et de mauvais juges.

L'histoire de France nous fournit aussi deux grands exemples à cet égard. En 1716, George Law, Ecossais entreprenant, réussit à embarquer le gouvernement français dans un grand projet appelé "Le projet de George Law." Une banque fut établie.

Les émissions de cette banque étaient garanties par l'Etat et par des terres. Les émissions de cette banque se montèrent à trois milliards de francs.

Une énorme abondance d'argent et une prospérité factice tournèrent la tête aux Français. Cela dura quatre ans, puis vint la catastrophe. George Law dont la vie était menacée, prit très-prudemment la fuite, et la France eut à subir vingt-cinq années de perturbation, de détresse et de misère, résultats de cette expérience.

On a souvent parlé des perturbations occasionnées par l'émission des assignats, à l'époque de la révolution français.

Que la Chambre me permette, néanmoins, d'en dire un mot, car rien ne prouve mieux, selon moi, la folie de re-

courir à l'émission de papier-monnaie non rachetable. La première émission eut lieu en 1789, malgré les protestations des hommes calmes de l'Assemblée qui rappelèrent les maux causés par la banque de Law et prédirent que des maux plus graves encore résulteraient du nouveau projet. Malgré leurs protestations et leurs avis, l'Assemblée nationale émit des assignats garantis par les propriétés de l'Eglise. La première émission fut de 400,000,000 de francs; la seconde, en 1789, de 800,000,000 de francs et la troisième, en janvier 1790, de 600,000,000. A ce point, les capitaux commencèrent à disparaître du commerce qui ne fut plus qu'un jeu de hasard. En 1792, les assignats avaient perdu 30 pour cent de leur valeur. Alors les débiteurs—car ce sont toujours les débiteurs qui demandent que l'argent soit à bon marché—les débiteurs envahirent l'Assemblée et demandèrent une nouvelle émission d'assignats, pour les mettre à même de payer plus aisément leurs dettes. On fit de nouvelles émissions et c'est alors que tout gouvernement devint impossible en France. Les employés ne pouvaient plus vivre avec leurs traitements et résignèrent en masse. L'Assemblée intervint à ce moment et passa les lois de maximum qui décrétaient que tous les articles nécessaires à la vie, tels que le blé, le vin, l'huile et autres articles ne devraient pas dépasser certains prix. Naturellement, les lois n'eurent pas d'effet et furent mises de côté par les lois inexorables de la demande et de l'offre. En 1793, l'achat des des espèces fut interdit sous peine de six ans aux travaux forcés. La même année, la vente des assignats, audessus de leur valeur nominale, fut aussi interdite, sous peine de vingt années de fers. Les capitalistes commencèrent à placer leurs fonds à l'étranger, placements qui furent interdits par l'Assemblée, sous peine de mort. En 1796, pour 34 francs en argent on achetait 5,337 francs en assignats, peu après, 100 francs en assignats se vendaient cinq sous.

L'Assemblée eût alors recours au moyen ordinaire en pareille circonstance, elle déclara la banqueroute. Elle convint de payer $3\frac{1}{2}$ pour cent avec de nouveaux billets. Elle substitua des mandats aux assignats. Bientôt, ces mandats ne se vendirent plus qu'à raison de 1,000 pour

un franc. A ce taux, 30,000 assignats ne valaient plus qu'un franc en argent. Peu après, tout ce papier fut répudié ; la perte fut complète. L'émission totale se montait à 45 milliards de francs, et l'histoire prouve que les calamités produites par l'émission des assignats dépassent celles dont la Bastille, les guerres et la guillotine désolèrent la France. Alors l'Assemblée publia un décret autorisant la circulation de toutes sortes de monnaies. Le peuple était avide de voir du véritable argent et les marchandises se vendirent à des pertes énormes pour de l'argent ayant une valeur réelle.

Des amas d'or et d'argent sortirent de leurs cachettes, tout était à bon marché, le taux du change redevint avantageux, la prospérité reparut et pendant les guerres de Napoléon, la France eut des espèces pour exécuter ses vastes entreprises militaires. Ces détails peuvent sembler monotones, mais ils sont importants. Ils démontrent la fausseté des théories mises en avant par de véritables visionnaires.

Je citerai encore l'exemple de la Russie. La Russie est un grand empire ayant d'immenses ressources, les unes développées, les autres encore inertes.

En 1768, la Russie fit une première émission de papier-monnaie, au montant de quarante millions de roubles.

En 1787, nouvelle émission de soixante millions de roubles.

En 1816, le papier-monnaie en circulation représentait un montant de 577 millions de roubles.

A cette époque, 400 roubles en papier valaient 100 roubles en argent. Alors, la Russie, comme presque tous les Etats européens, en diverses autres circonstances, eut recours à la banqueroute. Elle offrit de payer $3\frac{1}{2}$ pour un, par une nouvelle émission de roubles en argent qui atteignent des proportions énormes et, depuis cette époque, la prime sur le papier-monnaie a toujours été fort élevée. La Russie est restée, pour ainsi dire, dans un malaise chronique voisin de la banqueroute. Ses revenus égalent rarement ses dépenses et si ce malheureux pays est aujourd'hui en proie au nihilisme et au communisme, si c'est le plus malheureux pays du monde, on ne saurait trop dire si une grande partie de ses malheurs n'est pas due à l'émission du papier non-rachetable.

Voyons l'Autriche. En 1796, elle fit sa première émission de papier-monnaie.

En 1806, l'argent faisait prime à 75 pour cent.

En 1809, il fallait 315 florins de papier pour acheter 100 florins en argent.

En 1811, l'émission de papier-monnaie atteignait le chiffre énorme de 1,061,000,000 florins et il fallait 1,200 florins de papier pour acheter 100 florins en argent.

En 1820, suivant un usage antique et solennel, le gouvernement eut recours à la banqueroute. Il fit une nouvelle émission de florins à l'aide desquels il racheta les anciens au taux de cinq pour un. Il ne racheta ainsi que 20 pour cent de sa dette. Il fit une nouvelle émission, en 1815 et établit la banque de Vienne dont un florin valait onze des anciens. Aujourd'hui, les finances de l'Autriche sont dans la confusion la plus déplorable et son papier subit un fort escompte.

Je pourrais citer les Etats confédérés d'Amérique dont le papier-monnaie baissa tellement, dans trois ans à peine, qu'il fallait \$300 en papier pour acheter un dollar en argent. Finalement, ce papier a perdu toute valeur.

En Italie, la circulation forcée du papier-monnaie est de date récente ; mais il a déjà perdu beaucoup de sa valeur et les finances du pays sont dans une déplorable confusion.

Le même état de choses existe en Espagne à la suite d'émissions de papier non-rachetable.

Même confusion en Turquie où le cours monétaire n'est qu'une confusion incompréhensible de billon à valeur réduite et de papier sans valeur. La Turquie essaie aujourd'hui de reprendre les paiements en espèces ; elle a trouvé désastreux l'essai du papier non-rachetable.

Les Etats de l'Amérique du Sud traversent actuellement les mêmes difficultés. Un dollar en argent vaut \$400 en papier. Le petit Etat nègre de Haïti a trouvé la panacée de l'honorable monsieur et il faut \$500 de sa monnaie pour payer un déjeuner.

Tel est le témoignage de l'histoire. Je pourrais multiplier les preuves, mais j'en ai dit assez pour prouver combien il faut réfléchir avant d'adopter un système dont les effets ont été si désastreux dans tous les pays qui en ont fait l'essai depuis plu-

sieurs siècles. Il n'existe que deux cas, dans l'histoire où l'émission de papier-monnaie non-garanti n'a pas été ruineux. Dans ces deux cas, le gouvernement s'était engagé à racheter les émissions avec de l'or et le public avait foi dans la promesse du gouvernement.

L'honorable monsieur nous a donné une longue définition de la monnaie. La monnaie, nous a-t-il dit, est une création du gouvernement. Est-il vrai, monsieur l'Orateur, qu'un gouvernement peut créer de la monnaie? Pour établir ce point, il faudrait que l'honorable monsieur prouvât que le gouvernement peut donner de la valeur à ce qui n'en a pas. Mais je nie que le gouvernement puisse créer de la monnaie ou aucune autre chose acceptable comme valeur. Qu'est-ce que la monnaie? Elle doit d'abord avoir, de toute nécessité, une valeur. La monnaie est une invention qui date de 4,000 ans. L'homme a eu recours à plusieurs expédients. Avant d'en arriver au degré de civilisation où il a fait usage de la monnaie, il a essayé les échanges. Après les échanges, il a employé, comme monnaie, plusieurs articles qui avaient de la valeur, le bétail, par exemple, et d'autres articles. Chez les tribus barbares, cet état de choses existe encore. Les Africains emploient des écailles et du cuivre, du fil de fer, etc. Les sauvages des ceintures de wampum. L'homme en arriva enfin à un choix judicieux des articles qui devaient servir de monnaie, il adopta les métaux précieux. Mais n'oublions pas qu'il y a une grande différence entre la faculté spécifique et la faculté générale d'acheter. Tout article de valeur donne la faculté spécifique d'acheter. Celui qui le possède trouve un homme qui en a besoin et possède lui-même un autre article dont le premier a besoin.

L'échange peut avoir lieu et chacune des parties au marché possède la faculté spécifique d'acheter. Mais aucun de ces deux articles ne peut servir à d'autre chose qu'à des échanges, aucun ne donne la faculté générale d'acheter. La monnaie donne la faculté générale d'acheter. Tout ce qui a de la valeur peut être converti en monnaie et la monnaie, à son tour, peut être convertie en articles ayant de la valeur. Les métaux précieux ont été choisis à cette fin et je signalerai à la Chambre quelques-unes des raisons qui ont motivé ce choix. L'une des raisons est leur quantité que le gouvernement

ne peut ni augmenter ni diminuer; en cela il ne peut intervenir. Leur quantité était suffisante pour tous les besoins du commerce et on pouvait légèrement l'augmenter de temps à autre.

La valeur des métaux précieux a considérablement changé deux fois depuis l'époque de leur découverte. Le premier changement a eu lieu au seizième siècle, lors de la découverte des mines du Mexique et du Pérou qui a beaucoup modifié la valeur de l'argent. Le second au dix-neuvième siècle, lorsque la découverte des mines d'or d'Australie et de Californie a changé la valeur de l'or. On l'a choisi, après l'argent, parce que, généralement, on lui attribue de la valeur, c'est un article qui a cours dans tous les pays. Il n'y a pas besoin d'un édit du gouvernement pour donner de la valeur à l'argent et à l'or. On les a choisis parce qu'ils peuvent servir à égaliser toutes les valeurs. Ils possèdent, en outre, l'uniformité de qualité. L'or qu'on extrait aujourd'hui est de la même qualité que celui qu'on a extrait il y a des siècles. L'argent qu'on extrait dans le Nevada à la même qualité que l'argent de la Sibérie. A toutes les époques, dans tous les pays, la qualité de l'or et de l'argent est la même. Ils possèdent encore d'autres qualités; ils sont portatifs et divisibles. Si petit que soit un morceau de ces métaux, son poids décide de sa valeur. Autre qualité; ils sont indestructibles. On dit qu'une pièce de monnaie constamment en usage dure 2,400 ans.

L'honorable monsieur prétend que c'est l'étampe du gouvernement qui donne de la valeur aux métaux précieux. Pas du tout. L'étampe constate seulement cette valeur. Mille souverains ou mille aigles d'or fondus en blocs ont juste la même valeur que lorsqu'ils sont monnayés. Le gouvernement anglais fait payer $\frac{32}{1000}$ d'un pour cent pour frapper monnaie. Le gouvernement des États-Unis frappe monnaie gratis. Les monnaies des États-Unis ont exactement la même valeur avant et après le monnayage. Dire qu'une pièce de monnaie doit sa valeur à l'étampe du gouvernement, c'est émettre une absurdité comme l'honorable monsieur en a formulé tant d'autres. L'étampe du gouvernement n'est qu'une constatation de la valeur.

C'est uniquement pour la commodité du public qu'on a chargé le gouvernement

d'étamper les monnaies. Depuis quand ces métaux sont-ils en usage comme monnaie ? Est-ce une invention d'aujourd'hui ou date-t-elle de la révolution française, de la révolution américaine, ou de l'époque où les Chinois avaient une monnaie faite de feuilles de mûrier ? Non ; dès la plus haute antiquité, l'on a fait des métaux précieux le même usage qu'aujourd'hui.

L'expérience de quarante siècles vaut certainement bien considération. Personne n'en peut ignorer. Si le genre humain s'en est tenu à ce système, c'est qu'il a de bonnes raisons pour ce faire.

L'honorable monsieur nous a beaucoup parlé aussi des étalons de valeur, des médiums d'échange et le reste. Je signalerai à la Chambre la différence entre l'étalon de valeur et le médium d'échange. Une traite tirée sur un membre de cette assemblée pour \$1,000, quand on sait que ce monsieur a des fonds à la banque et que la banque peut payer le montant est un bon médium d'échange.

Elle n'a pas de valeur intrinsèque, mais elle représente une valeur qui existe quelque part. Mesure et étalon de valeur sont deux choses différentes.

Une traite n'est pas un étalon de valeur, pas plus qu'un billet de banque ou un bon du gouvernement ; mais ces trois effets représentent une valeur que le public croit exister quelque part. Un étalon de valeur possède une valeur intrinsèque.

Il y a quatre mille ans que les nations civilisées et les nations barbares ont choisi l'or et l'argent pour étalons de valeur. Les billets de banque et les lettres de change prouvent seulement que leur auteur possède le montant de ces effets qui sont payables à demande.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR.

M. CHARLTON : Quand vous avez quitté le fauteuil, monsieur l'Orateur, je terminais quelques observations relatives à la nature de la monnaie, et aux raisons qui ont amené l'adoption des métaux précieux pour battre monnaie.

Dans le cours de cette discussion, il a été longuement parlé de monnaie non rachetable, de monnaie fiduciaire, de mesures de valeur, etc.

Je voudrais bien définir ce qu'on doit entendre par non-rachetable. Une monnaie non-rachetable est celle qui doit rap-

porter quelque chose plus tard. La promesse formulée sur la monnaie, est généralement qu'elle sera payable en or. Le discrédit que l'on attache à la monnaie non-rachetable dépend de son volume et le degré de confiance qui existe entre le rachat définitif et la dépréciation totale est atteint lorsqu'on croit que l'auteur de l'émission de cette monnaie ne peut pas payer.

Le projet mis en avant par l'honorable député de Norfolk-Sud, (M. Wallace), n'est pas un projet d'émission de monnaie fiduciaire ou non-rachetable, c'est bien plus que cela. Le cours monétaire que recommande l'honorable député commence là où aboutit l'émission de monnaie fiduciaire.

Une monnaie non-rachetable arrive à perdre toute valeur et c'est le point où commence la monnaie fiduciaire. L'honorable député nous a dit que la monnaie qui a une valeur intrinsèque ne devrait pas être adoptée. Il recommande donc l'adoption d'un cours monétaire qui n'a pas de valeur intrinsèque, d'un cours monétaire qui ne doit rien rapporter.

On ne pourra pas discréditer cette monnaie puisqu'elle n'implique aucune promesse de payer ; au contraire elle implique la promesse qu'on ne paiera rien du tout. Elle ne portera pas ces mots : " Le Canada promet de payer un dollar." On y lira : " Ceci est un dollar." Si le gérant du Grand-Tronc ou celui du Grand-Occidental se mettait un jour en tête d'émettre du " papier-locomotive" en affirmant que " ceci est une locomotive," le gérant commettrait une absurdité. Mais s'il promettait de fournir une locomotive à demande, la chose mériterait considération.

Quelque partisan de mon l'honorable ami pourrait bien se lancer dans le commerce de bestiaux et émettre des billets sur lesquels on lirait : " Ceci est un âne." Cette inscription dénoterait mieux la nature de l'auteur du billet que celle du billet même.

Mon honorable ami nous dit encore que cette monnaie posséderait un autre avantage : on ne pourra pas l'exporter et appauvrir ainsi le pays. Il est bien d'autres articles que l'on ne peut exporter, par exemple le mauvais lard, le blé chauffé, les œufs pourris et tout les objets qui ne valent rien ; c'est probablement pour la même raison que la monnaie contribuera à maintenir les institutions du pays et à empêcher l'émigration, probablement parce

que nous serons si pauvres que personne ne pourra quitter son foyer.

Je ne nie point que le gouvernement puisse donner à une monnaie la facilité d'éteindre une dette, mais il ne peut pas lui donner la faculté de servir à des achats et quelque projet qu'on adopte, l'or devra toujours servir de base.

Défendre pareil projet, c'est prôner une stupidité ou une immortalité. Peut-être existe-t-il des débiteurs qui aimeraient à frauder ainsi leurs créanciers. Si ce système était adopté, nous en reviendrions bientôt aux échanges. C'est ce qui eu lieu dans les Etats confédérés d'Amérique. Très fréquemment, les employés stipulaient que leurs services seraient payés en produits.

C'est ce qui arriverait en Canada, si nous adoptions ce cours monétaire. Dans une occasion, l'honorable monsieur a prétendu que le système réduirait le taux de l'intérêt. Il arriverait précisément tout le contraire. Invariablement, quand il y a une émission de papier non-rachetable, l'intérêt devient exorbitant. Cela s'explique. Non-seulement, le prêteur exige l'intérêt ordinaire, mais il y ajoute pour couvrir la dépréciation que la monnaie subira probablement durant l'époque où il ne sera pas en possession de cette monnaie. C'est ce qui a eu lieu aux Etats-Unis à l'époque des *greenbacks*.

A ma connaissance, les meilleurs noms ne pouvaient obtenir d'escompte, dans le pays, à moins de 13 pour cent. Depuis la reprise des paiements en espèces, on a facilement de l'escompte de 6 ou 8 pour cent par année.

A l'époque de la grande agitation financière, dans les Etats de l'Ouest, on payait fréquemment 40 pour cent d'intérêt et on demandait jusqu'à 10 pour cent par mois.

Pareille monnaie perd constamment de sa valeur et quand le prêteur s'en défait, il demande naturellement un taux d'intérêt qui couvre la dépréciation qu'elle subira pendant la période où elle restera entre les mains de l'emprunteur. Certaines personnes croient qu'en Canada et dans d'autres pays, le montant de la monnaie en circulation n'est pas suffisant. Il est vrai qu'en France et dans d'autres pays de l'Europe le montant de la circulation est plus élevé, par tête, qu'en Angleterre, aux Etats-Unis et en Canada. Mais les affaires ne se font pas d'une manière

uniforme dans tous les pays. Aux Etats-Unis, en Canada et en Angleterre, chacun dépose généralement ses fonds à la banque d'épargnes et dans d'autres institutions et paie par chèques qui sont des preuves qu'il possède ces fonds.

A New-York, Londres et Chicago, on ne fait pas la vingtième partie des opérations journalières en monnaie courante. Un homme fait un chèque, le passe à un autre qui l'endosse et le porte à la banque. Ce seul chèque sert à une douzaine de paiements, peut-être, et finalement arrive à la banque.

En France, les affaires se font autrement. On emploie ordinairement la monnaie courante; on dépose moins dans les banques d'épargne. Presque tous les cultivateurs ont une petite réserve de numéraire et les affaires se font par paiements en espèces ou billets ayant cours.

Voilà pourquoi il faut plus de numéraire qu'en Angleterre ou aux Etats-Unis où les affaires se font presque toutes à la bourse et à la banque.

L'honorable monsieur n'a pas besoin de craindre que l'argent manque dans nos banques. De fait elles ne peuvent faire circuler tout l'argent qu'elles ont. Mais toute personne ayant un bon crédit et bien connue des employés de la banque, peut en obtenir sans difficulté.

J'ai cité l'opinion d'hommes célèbres sur cette question dont j'ai exposé les principes généraux. Je citerai maintenant un exemple que nous avons actuellement sous les yeux. Je veux parler de la période des *greenbacks*, aux Etats-Unis, commencée en 1862 et qui vient d'expirer au 1er janvier 1879. Ce pays nous offre de grandes leçons, bien que les principes qui y sont adoptés, diffèrent beaucoup de ceux que prône mon honorable ami. Ce pays a un cours monétaire payable en or, que l'on croyait tel et qui a été payé. Mais on nous demande d'adopter un cours monétaire qui ne sera jamais payé en or, qui sera sans valeur dès le début. Même avec la condition du rachat en or, l'émission des *greenbacks* créa une expansion désastreuse pour les créanciers. Qui sont les créanciers? Ceux à qui l'on doit plus qu'ils ne doivent. Cette classe comprend les neuf-dixièmes des ouvriers du pays. Aux Etats-Unis, elle comprend 8,000,000 de journaliers qui gagnent, par année, \$2,500,000,000.

En Canada, elle comprendrait 600,000

ouvriers qui gagnent annuellement \$200,000,000. Aux États-Unis, il est toujours dû une moyenne de \$100,000,000 à cette armée de créanciers qui comprend encore 700,000 porteurs de polices de compagnies d'assurances. Elle comprend aussi une armée de 2,400,000 déposants dans les banques, pour 200,000 débiteurs qui empruntent à ces institutions. On voit donc que les avantages de l'expansion ont été recueillis par quelques-uns au détriment de la grande majorité du pays. Par exemple quel fut le résultat pour les personnes ayant des revenus fixes et pour les employés. Ces personnes souffrirent considérablement. Elles n'avaient plus assez pour vivre, par suite de l'expansion, de la dépréciation de l'argent et de l'augmentation des prix qui en résulta. Les ouvriers souffrirent autant, parce que leurs gages augmentaient lentement, tandis que les prix de tous les articles nécessaires à la vie augmentaient avec rapidité. Des statistiques bien établies démontrent que la vie coûtait cent pour cent de plus, tandis que les gages n'avaient augmenté que de 50 à 62 pour cent.

Tant que dura ce système, les souffrances de la classe ouvrière allèrent en augmentant et quand les choses changèrent, quand les États-Unis reprirent les paiements en espèces, le prix de l'or tomba, les gages de l'ouvrier retombèrent aussi à leur ancien niveau, mais le prix des choses nécessaires à la vie ne diminua que lentement, de sorte que la classe ouvrière souffrit encore considérablement. Elle se trouvait, comme je viens de l'expliquer, entre deux feux : augmentation rapide du prix de la vie avec augmentation lente des gages et diminution rapide des gages avec diminution lente du prix de la vie. A mesure que la dépréciation augmentait, la confiance commerciale tendait à disparaître. Toutes les prévisions étaient déjouées ; le commerce devenait un jeu de hasard ; l'homme le plus habile ne pouvait prévoir les fluctuations de l'or qui règlent toutes les valeurs.

L'importateur payait ses marchandises en or et les vendait pour de la monnaie courante ; il se trouvait ainsi dans l'impossibilité de calculer ce qu'il devait exiger pour couvrir l'augmentation de la prime qui avait lieu entre la date de la vente et celle de la réalisation. Le commerce devenait forcément un véritable jeu de hasard.

Autre détail remarquable dans cette confusion : il était impossible de constater le montant exact de l'argent en circulation ; les lois du mouvement financier étaient bouleversées ; on ne pouvait pas employer l'or comme monnaie courante et l'or n'arrivait plus d'autres pays ; c'était un article de commerce. Il en résultait que les grands spéculateurs pouvaient se procurer de fortes sommes en papier et créer une panique artificielle ; c'est ce qu'ils firent plusieurs fois. Ils contrôlaient entièrement la bourse et la halle aux blés.

Des jours néfastes et des fluctuations spasmodiques furent le résultat et les grands spéculateurs ruinèrent les petits boursiers par centaines. C'est par de semblables moyens que Vanderbilt, Scott, Stewart et Gould amassèrent des fortunes colossales. Ces spéculateurs escomptaient toutes les ressources de la nation et jusqu'à ses espérances et son désespoir. Comme résultats de ces spéculations effrénées, je puis encore mentionner : la production, en grand, d'articles inutiles, une folle extravagance, l'apparition d'une aristocratie de contrebande, un désir morbide de devenir riche sans travailler. Ces fortunes scandaleuses, le vol pratiqué au détriment du public et de la nation par des boursiers audacieux soulevèrent l'indignation du public contre les classes privilégiées et les porteurs de bons. Le peuple comprit qu'on le volait et la grande erreur d'avoir émis les greenbacks n'aurait jamais reçu l'accueil qu'on lui fit si une partie de la population n'avait voulu payer une dette qui coûtait si peu aux créanciers, en ayant recours à des fraudes beaucoup plus audacieuses que celles de l'époque de la guerre, c'est-à-dire en annulant les bons au moyen de papier-monnaie sans valeur.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je dirai un mot de ce système sur la dette et la taxe et d'abord, j'expliquerai comment les emprunts ont été contractés aux États-Unis. Il fallait de l'argent pour continuer la guerre ; le pays était l'emprunteur. Le secrétaire Chase commit l'erreur de maintenir—nominalement—les bons américains au pair en dépréciant le papier-monnaie qu'on avait reçu en échange. S'il n'eût pas emprunté d'or, mais placé ces bons sur le marché, à l'escompte nécessaire pour les maintenir en circulation, il aurait beaucoup mieux

réussi. A un certain moment, le bon de \$100 ne valait que \$40 en or et la plus forte partie de la dette avait été contractée alors que \$100, en papier monnaie, ne valaient pas \$60 en or.

Le gouvernement paie ces bons en or. Les porteurs reçoivent, dans certains cas, 150 pour cent de plus qu'ils n'ont payé. Cet emprunt au pair, en papier-monnaie, dont le principal et l'intérêt étaient payables en or, ajouta énormément à la dette des Etats-Unis. Si le secrétaire n'eût emprunté qu'au taux de l'or et placé ses bons, sur le marché américain, au prix qu'il aurait pu trouver, la dette serait moindre de \$900,000,000 à \$1,000,000,000, et aujourd'hui, avec les taxes qu'ils ont payées, les Etats-Unis n'auraient plus de dette. Les Etats-Unis ont souvent fait l'expérience du papier-monnaie. Du moment où Richmond fut pris, on agita la question de reprendre les paiements en espèces et cette reprise a eu lieu au mois de janvier dernier. Qu'en est-il résulté ? Les hommes qui partagent les vues de mon honorable ami de Norfolk-Sud, ont cru que cette reprise des paiements allait ruiner les Etats-Unis. Cette prophétie s'est-elle réalisée. Ces paiements ont-ils même été préjudiciables aux Etats-Unis ? Pas le moins du monde. Au contraire, la grande majorité de la population attendait cet événement, et du moment où l'on a vu que le vœu du pays allait se réaliser, les affaires ont repris. Les capitalistes attendaient le moment où le commerce ne serait plus qu'un jeu de hasard et quand la reprise des paiements en espèces fut certaine, les affaires ont repris, comme je viens de le dire. Et cette reprise a-t-elle été spasmodique ou temporaire ? Non ; depuis dix-huit mois que les Etats-Unis ont repris les paiements en espèces, on peut considérer que cette renaissance est chose permanente.

Le pays est dans une ère de prospérité qui éclipse toutes les époques de son histoire. Or, personne ne peut contester que cette prospérité est due à la reprise des paiements en espèces. Les Etats-Unis reviendront-ils au système de *greenbacks* dont ils ont fait l'expérience pendant tant d'années ? Reviendront-ils à un cours forcé ? Où en est aujourd'hui le parti des *greenbacks* aux Etats-Unis ? Les asiles des aliénés du pays pourraient tous les loger. Il faut que l'industrie et le commerce reposent sur des certitudes.

M. CHARLTON.

A ma connaissance, le capital quitte déjà le Canada et cherche des placements ailleurs, par suite de l'incertitude de la question monétaire. Il est grand temps que le gouvernement cesse de badiner avec cette question ; il est grand temps que le ministre des finances donne une réponse péremptoire aux personnes qui ont des opinions avancées sur la question du cours forcé.

Un cultivateur prudent n'emploie pas l'homme qui a brûlé les granges de tous ses voisins. De même une nation prudente n'adopte pas un système qui entraîne des conséquences aussi ruineuses que ce système de cours forcé.

L'histoire, la raison, les déclarations d'hommes éminents nous disent qu'un cours forcé ne vaudra jamais un cours monétaire ayant l'or pour base. Après avoir soigneusement étudié la question, les expériences faites, particulièrement aux Etats-Unis, depuis 1862, j'en arrive à conclure que l'établissement d'un cours monétaire forcé a toujours des conséquences ruineuses.

Je ne saurais trop condamner l'audace et l'inexcusable ignorance des utopistes et des escrocs qui défendent une mesure appelée à nous jeter dans la misère. Le fonctionnement de ce système causerait un bouleversement générale et des fluctuations auxquelles les plus habiles ne pourraient rien comprendre.

Les gages du pauvre n'augmenteraient que lentement, la vie deviendrait plus chère chaque jour et notre cours monétaire arriverait à n'avoir plus aucune valeur.

Je voudrais que mes paroles arrivent à la connaissance de tous les cultivateurs, artisans, journaliers, de tous ceux qui gagnent leur vie en travaillant sur la terre ou dans l'atelier, parce que leur bien-être dépend d'un crédit bien établi, d'un cours monétaire solide et de paiements sûrs.

Le travail honnête n'a rien à gagner dans les fluctuations monétaires. Les espèces ont une valeur intrinsèque et uniforme dans le monde entier. C'est une garantie sûre et solide.

Les chiffons sont une tromperie et nous ferons une rude expérience si restant sourds à la voix des sages, nous écoutons les théories des visionnaires et refusons de profiter de l'expérience des autres.

J'espère qu'on n'essaira jamais, en Ca-

nada, les stupides théories avancés par cette catégorie de financiers et d'économistes, théories si souvent déjouées dans la pratique et dont l'inanité a été tant de fois prouvée.

M. McCALLUM: Sans partager toutes les vues de l'honorable député de Norfolk-Sud (M. Wallace) je crois qu'en présentant cette mesure, le gouvernement n'a pour objet que d'utiliser, autant que possible, notre cours monétaire et d'économiser des intérêts. Dans ces limites, j'approuve entièrement la mesure.

L'honorable député d'Huron-Centre (sir Richard J. Cartwright) prétend qu'il y a grand danger à passer de \$12,000,000 à \$20,000,000. Je ne vois pas ce danger. Je ne vois aucun inconvénient à ce que le gouvernement augmente ainsi la circulation de son papier.

Je regrette qu'il ne s'empare pas de toute la circulation monétaire du pays, en sorte que quand un homme est porteur d'un billet d'un dollar, il saurait qu'il est valable et garanti par le gouvernement du Canada. Notre monnaie n'est pas uniforme. Les provinces maritimes exigent un escompte sur les billets d'Ontario et *vice versa*.

Selon moi, c'est le devoir du gouvernement de s'emparer de toute la circulation et il manquerait à son devoir en ne s'en emparant point. La population y trouverait son avantage. L'honorable député d'Huron-Centre nous a dit que le système de banques du Canada est le même que celui de l'Ecosse où l'on s'en trouve bien. Nous avons eu connaissance des désastres financiers arrivés dernièrement en Ecosse et nous savons comment le Canada a souffert de notre système de banque il n'y a pas encore bien longtemps.

L'honorable député de Norfolk-Nord a dit que le gouvernement pourrait abuser de ce pouvoir. L'honorable monsieur se blâme lui-même en parlant ainsi. Le gouvernement est responsable au peuple qui charge ses députés de passer toutes les lois relatives à la propriété et à d'autres questions. Il nous a dit aussi qu'il voudrait que ses paroles fussent entendues de tous les cultivateurs du pays. Si ses observations relatives aux *greenbacks* américains au sujet desquels il a dit qu'ils étaient rachetables en or dès leur émission, devaient être entendues des cultivateurs, que penseraient-ils ? Si tout son discours a

la même valeur que ce passage, je crois qu'il trouvera, dans son propre comté, des cultivateurs qui en savent plus que lui. Ce système de *greenbacks* que l'on blâme tant, a sauvé les Etats-Unis. Qu'arrivait-il, au commencement de la guerre, quand ils voulaient emprunter de leurs propres capitalistes pour continuer la guerre ? Ils ne purent se procurer qu'environ \$12,000,000 à des taux variant de 10 à 12 pour cent. Ils évinèrent alors ces *greenbacks* et obtinrent de la population \$450,000,000 avec lesquels ils ont sauvé la situation. Je crois moi-même en un cours légal, mais je ne pense pas que l'on doive émettre une monnaie payable en or quand il n'y a pas de réserve à cet effet. A quoi sert l'or s'il reste empilé dans les voûtes du trésor ? C'est comme du fumier empilé dans une cour ; il ne sert à rien. Mais étendez le fumier, il fertilise le sol et donne de bonnes récoltes.

Il en est de même de l'or dans la voûte. Répandez-le, il développera l'industrie et augmentera la production du pays.

Si le gouvernement émettait des billets portant 4 pour cent d'intérêt et payables seulement à son option, avec la faculté de changer ces billets en bons et *vice versa*, à la demande du porteur, je crois que ce serait un moyen de nous procurer de l'argent à un faible intérêt.

Je regrette que le gouvernement n'ait pas cru devoir prendre le contrôle de toute la circulation. Le public demande pareille mesure et je suis certain qu'elle sera vivement discutée aux prochaines élections générales.

La Chambre se forme en comité général pour examiner la dite résolution.

(En comité.)

M. ANGLIN: Je présume que les résolutions vont être adoptées, mais je dois dire que pareille mesure me semble plus qu'inopportune. C'est fort bien de dire qu'en absorbant une partie de la circulation, nous ne faisons que transférer au trésor public l'intérêt que les banques sont supposées retirer d'une partie de leur circulation propre ; mais, de fait, cette mesure enlève au commerce du pays tout le montant de cette nouvelle émission.

C'est, pratiquement, un emprunt de \$8,000,000 qui réduira d'autant la circulation de nos banques.

Il serait absurde de croire que nous pouvons mettre \$8,000,000 en circulation

sans déplacer un montant égal de la circulation des banques.

Actuellement, nous avons en circulation autant de papier qu'il nous en faut. Chaque banque désire mettre son papier en circulation. Ce n'est pas la faute des banques s'il n'y a pas plus de papier en circulation pour les besoins du public ; c'est que le commerce n'en demande pas davantage. De tout le papier qui est mis en circulation, la plus grande partie revient en très-peu de temps et il faut le racheter.

La cote de la bourse nous montre que très-peu d'actions de banques sont au pair. Bien que les banques aient le double avantage d'émettre du papier et d'avoir des dépôts considérables, sur lesquels l'intérêt est faible, leurs dividendes ne sont pas généralement élevés.

Pendant une série d'années, les profits des banques bien administrées sont considérables, mais, en général, les actions de banques ne rapportent pas beaucoup plus que les placements ordinaires. Pour motiver cette émission de \$8,000,000, le gouvernement se contente de nous dire qu'il a besoin d'argent.

Le ministre des finances ajoute, toutefois, une autre raison, c'est que le temps est venu où le pays doit avoir une plus large part des profits de la circulation. Si pareille raison peut justifier cette mesure, le ministre des finances devrait aller plus loin et dire que le gouvernement veut s'emparer de toute la circulation.

C'est, je pense, ce qui arrivera avant longtemps. L'honorable député de Norfolk-Sud (M. Wallace) qui défend si énergiquement l'émission d'un cours forcé n'est pas satisfait de cette mesure et voudrait que le gouvernement aille plus loin et fasse une émission fiduciaire.

Bien que je ne doute pas de la sincérité de l'honorable monsieur, je suis heureux de voir qu'un si petit nombre de députés partagent ses vues. Mais qu'il ne se décourage pas. Cette mesure n'est autre chose que son projet en embryon ; mais elle se développera. Les \$8,000,000 seront bientôt dépensés et le gouvernement, encouragé par une première expérience, demandera bientôt une autre émission de \$8,000,000 que les partisans voteront comme celle-ci, pourvu qu'ils soient aussi nombreux qu'à présent. Les

billets en circulation dans le pays, à part des billets fédéraux, représentent un montant de \$21,000,000. Ces \$8,000,000 représentent une forte proportion de ce montant. L'honorable ministre ne nous dit pas comment il mettra et maintiendra le montant en circulation. Jusqu'à présent, le gouvernement n'a pas eu de difficultés pour la circulation. Son émission totale est de \$12,500,000 dont les banques absorbent \$9,000,000 qu'elles gardent en réserve. Les \$3,500,000 qui restent suffisent à peu près pour fournir la monnaie nécessaire et les petits billets dont le commerce a besoin. Par suite le rachat de ces petits billets est rarement ou n'est même jamais demandé. Les banques gardent quelques milliers de piastres de ces petits billets pour leur commodité et celle de leurs clients. Les particuliers qui gardent un peu d'argent pour leur usage, mêlent ces petits billets avec des billets d'un chiffre plus élevé, de sorte que presque tous les billets restent dans la circulation, sans qu'on en demande jamais le rachat. Mais les choses changeront si l'on ajoute \$8,000,000 ou même \$4,000,000 à la circulation. Nul doute que le rachat d'un grand nombre de billets sera demandé. L'honorable ministre des finances aurait dû dire au comité de quelle manière il pourvoira à ce rachat et en maintiendra en circulation pour près de \$4,000,000, cette année, et \$8,000,000, l'année prochaine, de manière à réaliser les profits sur lesquels il compte. Je crois qu'il ne réalisera pas l'intérêt qu'il calcule. S'il est vrai qu'il prend \$8,000,000 sur le capital disponible du pays, qu'il retire cette somme du commerce pour l'appliquer à des travaux publics, cela équivaut à retirer de la circulation de l'argent qui vaut 7 ou 8 pour cent et, dans certains cas, 9 et 10. Il pourrait emprunter cet argent à Londres, moyennant un intérêt de $4\frac{1}{2}$ pour cent, au maximum et l'on se demande si cela ne vaudrait pas mieux que d'enlever ce montant au commerce du pays dont le capital est déjà assez faible et qui paie 7 et 8 pour cent d'intérêt sur ses emprunts.

Une autre question importante est celle de la réserve en or. Je voudrais bien savoir s'il existe, dans une partie quelconque du pays, un montant en espèces équivalent à ce que nous appelons la réserve en or, ou bien si c'est seulement le crédit de la banque de Montréal et celui

d'autres institutions qui représentent cette réserve en or.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Le receveur-général a bien réellement une réserve en or.

M. ANGLIN : A coup sûr, il n'a pas le montant en réserve pour tous ces millions de papier en circulation.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Oui ; il y a actuellement près de \$4,000,000 en or dans le coffre public, à part de ce que nous avons à la banque de Montréal.

M. ANGLIN : J'ai mes doutes à cet égard. S'il est désirable d'avoir une réserve en espèces, il nous faut plus qu'un crédit à la banque.

Sir Francis Hincks calculait que le montant qu'il avait mis en réserve pour les billets en circulation, représentait un chiffre minimum.

Il n'est pas nécessaire d'avoir une réserve pour les montants en dépôt dans les diverses banques et dont, vraisemblablement, le rachat ne sera jamais demandé.

Cela peut avoir induit le ministre des finances à croire qu'il n'est pas nécessaire d'avoir une réserve en or pour aucune fraction de la nouvelle émission qu'il se propose de faire, comme le veut la loi actuelle.

Une réserve en or semble toujours surfluer aux époques de prospérité, et les institutions qui émettent du papier ne sont jamais exposées à des demandes de remboursement en or ; mais c'est une précaution contre les éventualités auxquelles on doit toujours être préparé.

Juste au moment où les banques auraient à employer toutes leurs ressources pour faire face aux remboursements qui leur seraient demandés, on pourrait demander au trésor le remboursement de la nouvelle émission que l'on se propose de faire. Dans ce cas, la réserve en or serait probablement insuffisante.

Il est vrai que le ministre des finances pourrait toujours tirer, presque au pair, sur les bons fédéraux garantis que l'on peut, en conséquence, regarder comme équivalant à de l'or. Mais on ne peut pas dire la même chose des bons non-garantis. La simple autorisation d'émettre les bons serait une garantie presque équivalente à un dépôt de ces mêmes bons dans une banque quelconque. Les bons que l'on pourra lancer sur le marché plus tard, ne sont pas une garantie des obligations que nous con-

tractons en émettant du papier-monnaie ; ils ne sont qu'une preuve de la dette que le gouvernement a contractée ou est autorisé à contracter.

Ils n'offrent pas la moindre garantie et je préférerais voir cette disposition entièrement supprimée, parce qu'elle peut gêner toute l'opération. Cette mesure me semble éminemment dangereuse. Si nous étions sûrs que cette émission de papier-monnaie ne dépasserait jamais \$8,000,000, elle pourrait ne pas offrir d'inconvénients. Mais les raisons qui ont motivé l'ancienne émission de \$9,000,000 et par lesquelles on motive l'émission actuelle pourront engager le parlement à autoriser de nouvelles émissions.

M. MILLS : Qu'on déguise ce projet comme on voudra, c'est un emprunt forcé, une tentative du gouvernement d'obtenir \$8,000,000 des banques aux termes des résolutions. Quelques députés ont demandé que le gouvernement se charge des toutes les émissions et que les banques n'en fassent aucune. Le projet à cette tendance. Il ne présente pas tous les inconvénients d'une émission faite par le gouvernement seul, parce que les banques vont continuer à fournir une partie des billets dont le pays a besoin ; mais c'est un pas dans cette direction.

Le gouvernement ne pourra s'en tenir là ; il devra continuer ces émissions jusqu'à ce que les banques n'aient plus le droit d'émettre. Je ne vois pas, comme le prétend le ministre des finances, que le gouvernement ait droit à une plus large part dans les profits de la circulation. S'il a ce droit, qu'il prenne tous les profits. Nous n'avons droit à aucune part.

SIR JOHN A. MACDONALD : Et pourquoi non ?

M. MILLS : Le gouvernement pourrait aussi bien prétendre à une part des profits qu'un capitaliste fait sur ses placements. La destruction des billets de banque, pour un long usage, est un simple incident du commerce de banque dans lequel le gouvernement n'a point placé de fonds.

Les profits devraient en revenir aux capitalistes qui ont placé leurs fonds dans le commerce. Telle est ma réponse au premier ministre. En dehors de ce point de vue, le gouvernement ne peut participer à ces profits qu'aux dépens du public.

SIR JOHN A. MACDONALD : Mais le gouvernement est le public.

M. MILLS : Le gouvernement n'est que l'agent du public pour certaines fins limitées ; le peuple, beaucoup plus nombreux, a des intérêts beaucoup plus considérables que le parlement qui règle certains incidents relatifs aux intérêts et au bien-être général du peuple ; c'est parce que le gouvernement pourrait nuire aux intérêts généraux que je suis opposé aux propositions du ministre des finances. Actuellement, chaque banque déclare un certain dividende sur sa circulation et un des éléments des profits est sa circulation.

Si le gouvernement s'en empare, quel sera le résultat pour les banques ? Elles devront augmenter le taux de l'intérêt qu'elles font payer à leurs clients et combler la différence par d'autres moyens. Les banques reprendront au public, en lui faisant payer des intérêts plus élevés, l'argent que le gouvernement leur prend en s'emparant de la circulation. Les banques ne pourront plus payer le même intérêt aux déposants. A son tour le déposant dira au banquier : " Je ne puis pas vous laisser mon argent à vos conditions." Et il ira le placer ailleurs, ce qui diminuera le capital que la banque met à la disposition du commerce. Cette mesure réduira les profits du commerce de banque et le capital que les banques tiennent à la disposition du commerce. Les raisons données par le ministre des finances sont plausibles, mais fallacieuses. L'impression se répandant que nos garanties seront meilleures si le gouvernement s'empare de la circulation, les dépôts et le capital en souffriront comme la circulation même.

Chacun sait que quand la banque confédérée a fait faillite, l'on croyait que les actionnaires n'auraient pas perdu autant si nous avions eu une émission du gouvernement ; telle était l'opinion générale. Nous savons très bien que le gouvernement ne peut pas fournir de garanties aux déposants et aux actionnaires, qu'il donne seulement une garantie limitée à notre commerce. Ce qui est vrai en Angleterre est vrai ici. Dernièrement, un éminent banquier anglais a déclaré que seulement un demi-pour cent des affaires du pays se faisaient en argent et en or, 2½ pour cent en billets de banques, et le reste en reçus des entrepôts, chèques et balances à la banque. C'est précisément ce qui a lieu ici et

M. MILLS.

quand même le gouvernement émettrait chaque dollar de notre circulation, 97½ pour cent de toutes les affaires du pays se feraient indépendamment de cette circulation et, dans cette proportion, les émissions du gouvernement n'affecteraient, en aucune manière, la question des garanties. Mais l'émission du gouvernement affectera suivant son volume, les actions de banques. De fait, cette mesure est un acte de mauvaise foi à l'égard des banques. L'homme qui achète aujourd'hui des actions de banque, à Montréal ou à Toronto, trouvera demain quelles ont perdu de leur valeur, parce que le gouvernement s'est emparé d'une partie de la circulation et de ses profits.

Je ne crois pas que, finalement, les banques perdent beaucoup, parce qu'elles retireront du public ce que le gouvernement leur aura pris. Mais nul doute que l'extension d'une facilité déjà préjudiciable, selon moi, à notre système de banques, occasionnera de graves inconvénients, parce que si le gouvernement monopolise la circulation, elle n'aura plus cette faculté d'expansion qui s'adapte parfaitement aux besoins de notre commerce. Au mois de juillet dernier, une de nos banques avait une circulation de \$700,000.

Au mois d'octobre suivant, cette circulation avait doublé pour répondre aux besoins temporaires du commerce, à l'époque de la vente et de l'exportation des grains. Enlevez aux banques le droit d'émettre des billets pour le conférer au gouvernement, et vous mettez les banques dans l'impossibilité de faire face aux besoins commerciaux du pays. Il est parfaitement clair, pour moi, que la déclaration du ministre des finances n'est pas sincère et que son but réel n'est point que le gouvernement ait une part dans les profits de la circulation. Son but réel est d'obtenir un emprunt forcé pour faire face aux besoins du gouvernement. C'est là son seul objet et non point celui qu'il déclare. On verra bientôt, selon moi, que le gouvernement emploie le pire moyen pour faire face aux difficultés de l'heure présente.

SIR JOHN A. MACDONALD : De ma vie, j'ai jamais entendu, dans l'espace de vingt minutes, exprimer, en fait d'économie politique, autant d'hérésies que l'honorable préopinant vient d'en formuler. D'abord, il essaie d'établir une distinction entre le gouvernement et le

public ; il nous dit que cette proposition peut bien être avantageuse au gouvernement, mais qu'elle sera préjudiciable au public. J'avais cru, jusqu'à ce jour, que le gouvernement et le public ne faisaient qu'un. Le gouvernement est le mandataire du public dont il doit prendre les intérêts. Ce que le gouvernement gagne, le public le gagne aussi. La même chose est vraie des pertes. Selon moi, gouvernement et public sont deux termes synonymes.

Mais l'honorable monsieur prétend que le gouvernement, ou, en d'autres termes, le public n'a pas droit d'entrer en société avec les banques pour profiter de la circulation, comme si les banques où les individus, en promettant de payer, acquéraient un droit sacré que le gouvernement ne doit partager en aucune manière.

Or, si je ne me trompe pas, monsieur le président, c'est un principe de droit constitutionnel admis dans les monarchies et dans les républiques, et, de fait, sous toutes les formes de gouvernement, que le droit de battre monnaie appartient à la couronne, au souverain, à la nation. L'or, l'argent, le cuivre, le nickel ne peuvent être employés, pour battre monnaie, que par la couronne, le souverain, la nation, suivant la forme de gouvernement. C'est un fait attesté par l'histoire qu'un billet ou une promesse de payer, au nom de la nation, sont acceptés pour de l'or ou de l'argent et tous les écrivains qui ont traité ces questions admettent que le même pouvoir, le même souverain, la même nation qui ont le pouvoir de battre monnaie, en employant l'or, l'argent ou tout autre métal, ont aussi le droit d'émettre des équivalents de ces monnaies.

C'est une affaire de convention légale qui peut être modifiée, de temps à autre, lorsque la couronne juge à propos de transférer une partie de ce droit à des banques publiques ou particulières, et dire que ce transfert est un manque de bonne foi, c'est formuler une absurdité.

Je suis surpris que mon honorable ami ait recours à pareil argument. Comment serait-ce un manque de bonne foi ? Si une émission de \$20,000,000 constitue un manque de bonne foi, la même chose peut se dire d'une émission de \$12,000,000. Or, les banques acceptent ce manque de bonne foi depuis dix ans, sans se plaindre. Mais en l'acceptant, elles ne souffrent aucun préjudice.

Elles l'ont accepté il y a dix ans, elles sont encore prêtes à l'accepter. S'il y a eu manque de bonne foi, je suis fort surpris que l'honorable monsieur n'ait pas essayé d'y remédier pendant cinq longues années qu'il a passées au pouvoir.

Si c'est un manque de bonne foi d'émettre vingt millions, c'est aussi un manque de bonne foi d'émettre deux, cinq, ou même un seul million.

L'argument de mon honorable ami se réduit à ceci : aucune nation, aucun souverain n'a le droit d'émettre du papier-monnaie, bien qu'ils aient le droit de frapper des monnaies d'or et d'argent pour les personnes qui désirent placer leurs capitaux dans le commerce de banque.

La loi que l'honorable monsieur a administrée pendant cinq ans, autorisait le gouvernement à émettre \$12,000,000 sans avoir l'or nécessaire pour couvrir cette émission.

Aujourd'hui, on ne demande pas autre chose au parlement que d'autoriser pour \$20,000,000, ce qu'il a autorisé pour \$12,000,000.

Si le gouvernement a le droit d'émettre \$20,000,000 au lieu de \$12,000,000, sans garantir la balance de \$8,000,000 par une réserve d'or, et si cette nouvelle émission crée des inconvénients, le crédit du pays ne court aucun danger, le gouvernement peut fournir de l'or à demande, le parlement peut l'obliger, chaque session, à réduire le montant des billets émis et, par suite, l'argument de l'honorable monsieur n'a aucune valeur.

J'apprécie généralement les arguments de mon honorable ami, mais je ne puis comprendre une seule des propositions qu'il vient de formuler.

Ordonné que la résolution soit rapportée.

La Chambre reprend ses délibérations.

(En séance.)

La résolution est rapportée, lue une première et une seconde fois, puis adoptée sur division.

SIR SAMUEL L. TILLEY présente un bill (No. 114) à l'effet d'amender de nouveau les actes concernant les billets de la Confédération.

Le bill subit la première lecture.

**BILL AMENDANT L'ACTE CONCERNANT
LE COMMERCE DE BANQUES.**

(Sir Samuel L. Tilley.)

La Chambre se forme en comité pour examiner les résolutions suivantes :

“ **RÉSOLU**, Que les chartes des différentes banques auxquelles s'applique l'acte concernant les banques et le commerce de banques, seront prorogées jusqu'au premier de juillet 1891, sujettes aux dispositions suivantes :

1. Qu'après le premier jour de juillet, 1881, (date à laquelle expireraient leurs chartes si elles n'étaient prorogées) le paiement des billets de toute telle banque émis pour fins de circulation générale, sera la première charge sur son actif—et que la banque, après le dit jour, n'émettra ou ne ré-émettra aucun tel billet représentant une somme de moins cinq piastres, ou tout autre somme n'étant pas en multiple de cinq piastres.

2. Qu'à dater de ce même jour et après, toute telle banque, en effectuant aucun paiement, fera, à la requête de la personne à laquelle doit être fait, le dit paiement, ou telle d'icelui, n'exédant pas cinquante piastres, suivant que telle personne le requerra, en billets du Canada de une ou deux piastres chacun, au choix de la personne qui recevra ce paiement.

3. Et qu'à dater de la passation de l'acte et après, la proportion des billets du Canada à être tenue en réserve par aucune telle banque, ne sera jamais au-dessous de quarante pour cent.

4. Que la formule des états mensuels à transmettre au gouvernement, sera modifiée de manière à démontrer plus explicitement la position financière de la banque.

5. Que les clauses 3, 4, 5 et 6 de l'acte de la session dernière (42 Vic., chap. 45) concernant le classement des actions de banque par numéros d'ordre, seront abrogées.

(En séance.)

SIR SAMUEL L. TILLEY : L'honorable préopinant demande pourquoi nous proposons d'augmenter la circulation.

C'est un fait bien connu que, depuis deux ou trois ans, on a retiré aux banques le privilège d'émettre des billets de \$1 ou \$2, ou tout autre billet moindre que \$4. Depuis lors, on se plaint partout qu'on ne peut pas se procurer de petits billets.

Le gouvernement ne fera pas de grandes dépenses pour mettre ces billets en circulation.

Les personnes qui vont faire payer des chèques à la banque, demandent fréquemment des billets de \$1 ou \$2, mais ne peuvent pas les obtenir. Ce n'est pas l'affaire de la banque de les mettre en circulation ou de les garder; tout ce qu'elle veut, c'est de mettre ses billets en circulation.

SIR SAMUEL L. TILLEY.

Nous nous proposons d'obliger les banques à payer, en petits billets, les sommes de \$50 et au-dessous. C'est le moyen que le gouvernement se propose d'employer pour augmenter la circulation des billets de \$1 et \$2, pour la commodité des personnes qui en ont besoin. Ainsi, par ce moyen nous fournirons les billets de \$1 et \$2 requis pour payer la main-d'œuvre.

J'admets, avec l'honorable monsieur, que l'on ne peut pas, subitement, lancer dans le pays une circulation de \$8,000,000, de \$4,000,000 ou même de \$2,000,000. Il faudrait alors se tenir prêt à couvrir de suite cette émission qui si elle était mise, par exemple, entre les mains des entrepreneurs, pourrait nous revenir dès le lendemain. A partir du 1er juillet 1881, nous ôterons aux banques le privilège d'émettre des billets de \$4 et, par ce moyen, le gouvernement espère obtenir une beaucoup plus grande circulation pour ses propres billets.

Il est vrai, comme l'a dit l'honorable préopinant, que la circulation doit être nécessairement limitée, parce que les grandes opérations se font généralement par chèques et non en billets, des banques ou du Canada. Mais les billets servent à nos fabricants et à tous ceux qui emploient de la main-d'œuvre pour payer leurs ouvriers.

La grande difficulté est d'avoir des petits billets. Le gouvernement aurait à se procurer tout un mécanisme dispendieux, s'il voulait établir une banque d'émission. Mais il emploiera l'ancien système et avec quelques nouvelles dispositions ajoutées à l'acte concernant le commerce de banque, il augmentera la circulation de ces petits billets dont le rachat n'est pas demandé au gouvernement comme celui des petits billets.

Paragraphe 3.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Actuellement, la loi prescrit que la réserve sera de 50 pour cent et jamais moindre que 33½ pour cent. Nous changeons cela. Il y a maintenant une marge de 16½ entre le minimum et la moyenne de la réserve obligatoire.

J'admets, avec mon honorable prédécesseur, qu'en augmentant la circulation, il faut prendre des précautions nouvelles pour la racheter. Cette précaution est motivée par d'autres raisons que celles qu'il donne, notamment quand il parle

de l'intérêt que nous avons à payer, en Angleterre, sur notre dette. Il est vrai que nous avons à fournir six ou sept millions de change. Mais la demande de l'or n'est pas aussi affectée par l'intérêt de la dette que par la balance du commerce entre les deux pays. Naturellement, ce que nous payons sur notre dette, ce qu'ont à payer les gouvernements locaux ou les municipalités, doit être fourni en lettres de change ou en or. Mais la balance du commerce entre les deux pays affecte, beaucoup plus que ces paiements, la demande de l'or. Les compagnies de prêt, les municipalités ou les gouvernements locaux peuvent faire des emprunts en Angleterre, alors que le gouvernement fédéral n'en contracte pas. Mais, comme je l'ai dit l'autre soir, tout indique qu'à l'avenir, la balance du commerce ne sera pas autant contre nous que par le passé et il en résultera que la demande de change et d'or sera moindre. Naturellement, si la balance du commerce était contre nous et si la demande de change devenait trop forte pour nos commerçants, nous pourrions combler la différence en achetant du change aux Etats-Unis. Il faudrait, pour cela, que la balance du commerce fût contre nous pour un montant considérable et, alors, nous aurions à nous procurer de l'or en plus grande quantité. Mais, en tout cas, je crois que la réserve est amplement suffisante. Depuis plusieurs années, les banques ont la réserve de 50 pour cent qui est requise. Mais, dans certaines circonstances, elles pouvaient la réduire à 33½ pour cent ce qui leur laissait une marge beaucoup plus considérable que celle que leur accorde la proposition actuelle.

Aujourd'hui, cette réserve ne peut pas être moindre que 40 pour cent et, par suite, il y a bien moins de chances qu'elles demandent de l'or au gouvernement. Cette disposition est nécessaire pour empêcher une demande plus considérable à un moment donné.

Paragraphe 4.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Cette disposition rendra impossible ce qui est arrivé à la banque Consolidée.

M. MACKENZIE ? Comment ?

SIR SAMUEL L. TILLEY : Parce que les rapports devront indiquer les montants obtenus d'autres banques comme garanties.

M. MACKENZIE : Ce n'est là qu'un des cas où le public a été déçu, par des rapports délibérément falsifiés. Rien ne peut empêcher cela.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Les employés de la banque se sont justifiés en représentant qu'ils ne pouvaient fournir le détail d'opérations de ce genre parce qu'il n'y avait pas de chef sous lequel l'inscrire.

Paragraphe 5.

M. MACKENZIE : Pourquoi abrogez-vous les clauses ?

SIR SAMUEL L. TILLEY : On les a trouvées sans effet. Elles ont dû être l'objet de procès. Les courtiers les éludaient sans qu'on eût recours contre eux. En somme, elles ne produisaient aucun bien et présentaient beaucoup d'inconvénients, de sorte qu'après avoir mûrement étudié la question, nous avons décidé de les supprimer. Les tribunaux ont rendu certaines décisions relativement aux conditions auxquelles les banques peuvent avancer sur certaines propriétés. On a introduit deux autres clauses qui règlent cette question d'une façon si claire que l'autorisation accordée aux banques ne peut être mise en doute désormais. A part ces dispositions, on a fait peu de changements à l'ancienne loi, telle que déjà amendée et rendue applicable aux banques dont les chartes doivent être renouvelées. Je propose, monsieur l'Orateur, que vous quittiez le fauteuil.

M. PLUMB : Les résolutions soumises par l'honorable ministre des finances me fournissent l'occasion de faire quelques observations sur le commerce de banque et le cours monétaire. Dans l'esprit public, sinon en bonne économie, les deux questions sont si intimement liées qu'il est difficile de parler de l'une sans toucher à l'autre. A propos de ces résolutions, l'honorable député de Norfolk-Sud a développé certaines propositions fort intéressantes. Tout député qui se donne la peine d'étudier à fond une question sérieuse, mérite l'attention de ses collègues. L'honorable député de Norfolk-Sud a fait, de cette question, une étude très sérieuse et développée, avec beaucoup d'habileté et d'énergie, les meilleurs arguments que l'on puisse faire valoir en faveur de ce système. Je dirai, tout d'abord, que je ne sympathise aucunement avec ceux qui veulent jeter du ridicule sur les défenseurs de ces propositions, comme on a voulu le faire

pour l'honorable député de Norfolk-Sud. L'honorable monsieur a le mérite d'être sincères dans ses opinions et d'exposer ses théories clairement et avec habileté.

Je ne partage aucunement ses opinions, mais il a, pour lui, l'autorité de plusieurs penseurs avancés qui s'imaginent qu'un cours monétaire abondant, n'ayant même pas de valeur fixe, d'après la base ordinaire, peut aider au développement des entreprises nationales et compenser ainsi les perturbations qu'il peut créer en dérangeant l'échelle des prix et viciant les contrats. Toutefois, l'expérience a démontré que les émissions de papier-monnaie temporairement non-rachetable, a toujours créé une prospérité factice suivie d'une énorme dépression qui a causé de grandes pertes et répandu la misère et que, finalement, le rachat de ces émissions est devenu tout à fait impossible. L'émission fiduciaire demandée avec enthousiasme, par mon honorable ami, n'est justifiable que dans des cas de nécessité extrême que le Canada ne verra jamais, j'en ai l'espoir.

L'opinion universelle est en faveur d'un étalon commun qui serve de mesure à la valeur, et l'on admet généralement que tout papier-monnaie doit être rachetable au moyen de cette mesure commune. L'or qui a été adopté comme étalon, n'est peut-être pas, théoriquement, une mesure parfaite de valeur. Mais il y a de fortes raisons pour le maintenir, et les propositions de l'honorable député de Norfolk-Sud (M. Wallace), n'indiquent pas ce qu'on pourrait lui substituer. Si le Canada adoptait une autre base que l'or, il se trouverait isolé et les pays avec lesquels nous faisons le commerce, ne l'accepteraient certainement pas.

L'or a été choisi du commun accord des nations pour des raisons évidentes. C'est le plus utile et le plus rare des métaux. Il est impérissable et facilement divisible. Aucun autre métal ne représente plus fidèlement et plus permanemment la récompense maximum de la main-d'œuvre et, par suite, il est peu sujet aux fluctuations comme moyen d'achat. On sait, de bonne source, que les découvertes d'or, en Californie et en Australie, ne représentent pas plus de \$1 par jour pour chacun des chercheurs d'or. Aucun métal n'est plus propre à la fabrication des monnaies ; il est facile à transporter, parce que son volume est très petit en raison de sa valeur.

M. PLUMB.

Mais on a trouvé que l'or et l'argent sont moins commodes que le papier rachetable en or comme cours monétaire, et les nations qui font le grand commerce ont substitué le papier au métal.

Les opérations commerciales de ces pays qui se font au comptant, n'exigent du papier-monnaie qu'au montant qu'elles représentent. Employé avec discrétion, le papier ne représente qu'une très faible partie des effets au moyen desquels on règle les opérations commerciales.

Les grandes opérations se règlent en chèques ou en lettres de change. Le papier-monnaie ne s'emploie généralement que dans des opérations moindres. Il serait pratiquement impossible de transporter et de compter des sommes considérables en or ou en papier.

Nul doute que l'on peut imposer au commerce une circulation en papier beaucoup plus considérable que celle dont il a besoin.

Mais, en pareil cas, ce papier perd considérablement de sa valeur et il en résulte des perturbations considérables, parfois des désastres.

L'ouvrier est celui qui en souffre davantage, parce qu'il est forcé de vendre son travail au prix courant du marché, et il se trouve à la merci d'autres personnes s'il est forcé d'accepter en paiement du papier qui n'a pas de valeur fixe, comme serait certainement celui que voudrait émettre mon honorable ami de Norfolk-Sud.

L'émission fiduciaire est le moyen de le plus ingénieux de voler le pauvre et les gouvernements qui y ont eu recours n'ont jamais pu empêcher la dépréciation.

Pareille émission deviendrait un emprunt forcé, et si l'on pouvait la changer en bons du gouvernement portant 3 pour cent d'intérêt, comme on le propose dans le cas actuel, il ne vaudrait pas mieux que ces bons, mois les retards et les frais de conversions.

Pour ces raisons, sinon pour d'autres, je ne cesserai jamais d'élever la voix contre toute émission de papier qui n'est pas immédiatement rachetable, sur demande, dollar pour dollar, et mon honorable ami de Norfolk-Sud ne pouvait commettre une plus grande erreur qu'en prétendant que le gouvernement du Canada, ou tout autre gouvernement, peut faire exécuter des travaux publics par une circulation

fiduciaire et empêcher la dépréciation de ce papier.

S'il est rachetable, il restera en circulation tant qu'on en aura légitimement besoin et pas plus longtemps. On n'en amassera pas à cause des risques qu'il offre et quand il aura passé du gouvernement aux entrepreneurs, des entrepreneurs à leurs employés, et des employés à ceux auxquels ils doivent pour vêtements et nourriture, son œuvre sera accomplie et il retournera au trésor.

Si ce papier n'est pas rachetable, les spéculateurs s'en empareront pour profiter de l'incertitude de sa valeur, et il sera une cause de ruine pour notre pays, comme pour tous ceux qui y ont eu recours.

Plusieurs des honorables députés qui demandent un cours monétaire national ou, comme ils l'appellent plus harmonieusement, une monnaie fiduciaire, parlent, en termes très violents, de ceux qui, comme moi, s'en tiennent aux principes admis par les banquiers, les négociants et les économistes dignes de leurs noms.

Ils ont eu la bonté de nous qualifier de "veaux d'or," "chevaliers du numéraire" et d'autres noms également bien choisis. Mais cela ne nous affecte pas et ne donne point de force à leurs arguments.

M. WALLACE (Norfolk-Sud) : Pourquoi nous appelle-t-on les "chiffonniers ?"

M. PLUMB : Si ceux qui ne partagent pas nos opinions ne sont pas toujours traités avec le respect qu'ils méritent, cela ne doit pas les affecter plus que nous. Nous différons radicalement, entièrement d'opinion avec les partisans du cours fiduciaire, surtout quand ils affirment que l'étampe du gouvernement peut donner à un morceau de papier la valeur de l'or à la monnaie. Ils prétendent que l'étampe donne à la monnaie d'or sa valeur ; nous croyons que le papier n'a point semblable valeur.

L'or en poudre ou en barre peut non-seulement être converti en une monnaie qui facilite et règle les achats et les ventes, mais c'est, en lui-même, une marchandise dont la valeur n'est aucunement augmentée par l'étampe qui n'est qu'un certificat de son poids et de son degré de pureté. De fait, les pièces d'or d'un pays sont souvent fondues dans un autre,

monnayées et estampées de nouveau, ce qui n'aurait pas lieu si l'étampe leur donnait leur valeur. Mais nous n'avons pas à chercher bien loin des exemples des dangers qu'offre la circulation fiduciaire. L'émission de papier-monnaie, qui commença en 1861, pendant la guerre entre les États américains du Nord et du Sud, suffit à corroborer nos opinions. Cette émission s'élevait à \$700,000,000 ; elle n'était pas ouvertement non-rachetable ; c'était une offre légale pour tous paiements, sauf les droits de douane, et malgré tout le crédit du gouvernement, elle arriva à ne plus représenter que 30 ou 40 pour cent de sa valeur en or. Le créancier forcé de l'accepter, perdait virtuellement une partie de sa créance.

Le prix de la main-d'œuvre demeura presque le même, tandis que celui des articles nécessaires à la vie augmentait énormément. Le cultivateur payait deux ou trois fois plus cher tout ce qu'il achetait et le prix du blé n'augmentait pas en proportion.

Il est vrai qu'au bout de plusieurs années de hausse et de baisse, les *greenbacks* revinrent à la valeur de l'or quand on reprit les paiements en espèces. Mais il n'en est pas moins vrai que le public, la nation fit une perte considérable dont profitèrent des banquiers et des boursiers étrangers. A cet époque, un de mes amis se rendit à New-York avec \$100 en monnaie canadienne, y resta quinze jours, régla toutes ses dépenses et revint au pays avec \$120 en *greenbacks*, ayant vendu son argent canadien \$240.

Nous verrions ici un état de choses pis encore si nous faisons une émission fiduciaire. Il n'y a qu'une mesure de la valeur et si nous nous en écartons, les malheurs qui sont toujours survenus en pareils cas, nous attendent infailliblement.

Les pertes causées par ces émissions et par la suspension des paiements en espèces, tant de la part des gouvernements que de celle des banques—sont réellement incalculables et je ne vois aucun argument qui puisse nous induire à faire l'essai des dangereuses théories dont mon honorable ami se constitue l'avocat.

Qu'il lise seulement l'histoire de France, d'Autriche, des États-Unis, de la Russie, de l'Angleterre pendant les vingt premières années de notre siècle et il y trouvera une réfutation de ses théories.

Toutefois, mes objections ne s'étendent

pas à une expérience comme celle que propose l'honorable ministre des finances. Par les présentes résolutions, il demande d'augmenter de \$8,000,000 les émissions du gouvernement payables en or à demande.

Nul doute que l'on peut ajouter cette somme aux \$12,000,000 déjà autorisés, sans courir aucun risque puisque ces bons seront rachetables, quand même la base proposée ne serait pas suffisante.

Mon honorable ami sait bien et la Chambre n'ignore pas que les \$12,000,000 autorisés ne sont pas en circulation : tout ou plus, s'il y en a \$2,500,000 ou \$3,000,000. La balance est en réserve dans les coffres des banques et il est probable qu'une grande partie de la nouvelle émission y sera gardée également.

Ce n'est autre chose qu'un emprunt et le profit peut être calculé à 4 pour cent par année, moins les frais d'impression des billets, la perte de l'intérêt sur l'or en réserve et le risque et les inconvénients d'avoir un emprunt payable à demande au lieu de l'être à jour fixe éloigné.

Que cette émission soit dans les voûtes de banques, cela importe peu au gouvernement ; partout où elle est, elle représente sa valeur pour le gouvernement et nous économisons ainsi l'intérêt, comme je l'ai dit. Peu importe qu'elle soit dans les banques ou entre les mains du public, si ce n'est que, dans un moment de crise soudaine, les banques peuvent réclamer le rachat des fortes sommes qu'elles ont en dépôt, rachat que le gouvernement serait en mesure d'opérer.

Mais si la même somme était entre les mains du public, le rachat ne serait pas exigé aussi promptement, car bien que ces billets soient payables à demande, on sait, par une longue expérience, qu'une réserve de 30 à 35 pour cent, en numéraire, dans les banques, est toujours suffisante pour racheter la circulation et les dépôts.

Les porteurs de billets peuvent même fournir assez pour faire face à la demande probable faite au gouvernement. Il ne faut pas oublier que la réserve en or indiquée dans les rapports des banques, ne forme qu'une faible partie des moyens disponibles, il y a encore tout le montant dû par les importateurs qui est payable en or ou en un équivalent reconnu, plus les balances dues par les autres banques et

les agences et qui représente souvent plus que les réserves en numéraire.

UNE VOIX : Mais on ne peut pas les retirer.

M. PLUMB : C'est une erreur : on peut toujours les retirer, si la banque est bien administrée. Je ne prétends pas que toutes les banques peuvent solder leur passif dans un instant ; mais je prétends que tout banquier d'expérience sait qu'il doit toujours avoir à sa disposition une somme suffisante pour payer les demandes possibles et qu'il doit, de jour en jour, veiller à ce que les voûtes ne soient pas vides, en cas de besoin ; pour arriver à ce résultat, il peut suspendre momentanément ses affaires et opérer des rentrées.

Le commerce de banque est entièrement basé sur un système de crédit de part et d'autre.

Les actionnaires prêtent leur capital ; les déposants leurs dépôts et la circulation est un emprunt fait au public. C'est une généralisation du système de crédit ; mais c'est un arrangement tout volontaire.

Vous ne pouvez pas forcer les banques à continuer les affaires ; vous ne pouvez pas les taxer au point de les forcer à rendre aux actionnaires leurs capitaux et à accepter tous les risques sans perspective de rémunération.

L'honorable député de Norfolk-Sud et ses amis demandent que le gouvernement retire aux banques le privilège d'émettre des billets ; d'autres demandent que les banques émettent et fassent circuler la monnaie fiduciaire du gouvernement.

Supposons que les banques—comme elles le doivent du reste—refusent d'accepter un cours forcé ; qu'arrivera-t-il ? Nos banques sont si intimement liées à notre commerce que nous ne pouvons nous en dispenser.

Il serait imprudent de leur porter préjudice ou de les ruiner.

L'émission des billets amène la question du renouvellement des chartes des banques, question comprise dans le sujet qui nous occupe.

Mon honorable ami doit comprendre que le public est intéressé à la mesure qui nous est soumise et d'après laquelle les chartes des banques en existence sont maintenues pendant dix ans, à partir du 1er juillet 1881, et cela d'une manière beaucoup plus générale qu'on aurait pu le supposer au premier abord. Pour la commodité de toutes les opérations commer-

ciales, il est à désirer que le marchand puisse s'adresser à des institutions où il y a une accumulation de capital. Mon honorable ami comprend cela ; il sait que l'accumulation de capitaux dans les banques donne des facilités à l'emprunteur et lui permet de négocier des affaires auxquelles il serait obligé de renoncer sans cela. Les banques n'ont point fait des profits énormes, même avec tous les avantages que leur donne le privilège d'émettre des billets ; il ne serait donc point sage de leur enlever ce privilège, bien que certaines gens demandent instamment pareille mesure. Le crédit est nécessaire au développement du commerce.

Au sujet du renouvellement que propose l'honorable ministre des finances, je dirai que le public a droit de réclamer les garanties les plus positives, car il devient créancier involontaire en étant forcé de recevoir, tous les jours, leurs billets, dans ses opérations commerciales.

Je suis fortement opposé à la proposition d'enlever aux banques le privilège d'émettre des billets ; mais, d'autre part, je crois que l'idée—émise, paraît-il, par les banquiers—de constituer leurs billets première obligation sur leur avoir, n'est pas avantageuse aux banques, bien qu'elle puisse l'être pour le public. Je crois que c'est un devoir, pour le gouvernement, de garantir ces émissions contre toute éventualité. Pour obtenir ce résultat, il me semble que nous pourrions, graduellement, tentement, pour éviter les commotions—assimiler entièrement notre système à celui des Etats-Unis où les banques déposent au trésor, à Washington, un certain montant d'effets publics qui sont transférés au contrôleur des banques, lequel—garde les plaques des dites banques et fait imprimer de leurs billets à mesure qu'il en est besoin ; il a le dépôt de la garantie du rachat des billets ; il remet aux banques leurs billets contresignés dans son département et ces billets ne représentent pas plus que la valeur de la garantie, les banques ne pouvant mettre en circulation que ce qu'elles reçoivent du contrôleur-général.

Elles ont droit à un montant de billets égal à la valeur courante du dépôt qu'elles ont fait ; mais ce montant ne doit pas excéder la valeur, au pair, de leur dépôt. Elles ont droit à l'intérêt sur ce dépôt, tant qu'elles demeurent solvables.

Les banques sont obligées de faire des

rapports au contrôleur-général et elles sont soumises à une rigoureuse inspection. Elles sont aussi obligées de garder une réserve comme garantie de leur circulation et des dépôts qui leur sont confiés. Leur réserve consiste en billets des Etats-Unis.

Il y a 2,045 banques en opération d'après ce système et représentant une circulation de \$350,000,000. Le public est tellement persuadé que les garanties sont bonnes que le rachat des billets est rarement demandé.

Ce système est parfaitement sûr. Quant une banque fait faillite, le gouvernement annonce qu'il rachètera les billets de cette banque au pair et, après la faillite, les billets de la banque continuent à circuler, parce que chacun à confiance et sait parfaitement que les billets seront rachetés.

M. ANGLIN : Mais ce système ne donne au gouvernement aucun profit dans la circulation.

M. PLUMB : Non ; pas directement. Mais il faut considérer ceci : les banques ont en réserve un montant immense de bons du gouvernement qui impose aux banques une forte taxe annuelle dont le montant est d'environ \$15,000,000. Il me semble que l'honorable ministre des finances pourrait bien adopter ce système.

Quant à la clause qui rend les billets de banques première obligation sur leur actif, je doute qu'elle amène de bons résultats. Il vaudrait mieux que les banques garantissent graduellement leurs billets par un système analogue à celui que je viens d'expliquer. On verra bientôt que les banques ne trouveront pas avantage à garantir leurs billets en les constituant première obligation sur leur avoir.

En cas de faillite, les déposants devront attendre que la garantie soit réalisée. J'espérais donc que mon honorable ami aurait donné aux banques, comme alternative, la permission de garantir graduellement leurs billets, soit à raison de 10 ou 15 pour cent chaque année, en achetant pour ce montant des bons fédéraux et retirant leurs billets les plus anciens au même montant. Je crois que les grandes banques trouveraient cet arrangement avantageux et même je suis porté à croire qu'on ne devrait pas leur laisser cette option. Les billets étant premières garanties sur leur actif, il surviendrait de grands embarras en cas de faillite et cela nuirait aux autres banques auprès de leurs déposants.

Il vaudrait bien mieux adopter le système américain. On prétend que ce système réduit pratiquement leur capital, que leur circulation est trop restreinte par une règle sévère. C'est ce qu'on a fait valoir dans l'Etat de New-York, lorsque les banques les plus anciennes furent obligées de se soumettre au système général. Alors, j'étais fortement opposé à ce nouveau système. Je pensais qu'il offrirait les difficultés signalées ici. Mais l'expérience a démontré que ces objections n'étaient pas fondées. Les banques ont fait de meilleures affaires sous le nouveau système que sous l'ancien. Elles n'ont jamais éprouvé de difficulté à fournir l'énorme montant nécessaire pour le transport des récoltes de l'Ouest jusqu'à la mer et leurs affaires ont été plus sûres. Le commerce du blé se fait actuellement, dans l'Ouest, au moyen de lettres de change à courte échéance. C'est une erreur de croire qu'il faut une grande circulation monétaire pour ce commerce. Un paquet de \$10,000 en petits billets aurait deux pieds de haut, et personne ne courra le risque de le transporter et de le compter, s'il peut faire ou recevoir de forts paiements d'une autre manière. Quant au bill concernant le commerce de banque, je l'approuve entièrement. Je comprends que les banques ont droit au renouvellement de leur chartes et aussi que le gouvernement peut se réserver la circulation des billets de \$4 ou de tous autres billets. Il est juge en pareille matière. On a prétendu que le gouvernement ayant ce droit, devrait l'exercer ; la déduction n'est pas logique. On ne doit pas entraver les banques dans leur commerce.

Rien n'est plus préjudiciable à un parti politique que d'entreprendre une croisade contre le commerce du pays et d'influencer le marché monétaire.

Les opérations commerciales ne pourraient continuer sans l'aide des grandes institutions monétaires du pays qui, après tout, sont bien administrées et nous font honneur.

J'espère que la Chambre accueillera favorablement les résolutions et le bill. J'ai dit comment je voudrais les voir modifiées en ce qui concerne la garantie de la circulation ; mais si l'honorable monsieur a l'appui des banques à cet égard, je n'ai plus rien à dire.

Mais, j'oserai prédire qu'avant bien des années, nos banques les plus importantes

M. PLUMB.

adopteront le système que j'ai suggéré. Quand l'honorable ministre aura à nous parler des chartes des nouvelles banques, j'espère qu'il nous recommandera un système analogue à celui des Etats-Unis.

Je comprends très bien pourquoi l'honorable ministre propose d'abroger l'acte de l'an dernier, relatif à l'enregistrement des actions de banques.

A l'époque, je ne croyais pas cette loi applicable ; mais je cédaïs au sentiment public qui demandait qu'on empêchât les ventes factices, c'est-à-dire, des opérations dans lesquelles le vendeur ne possédait, en réalité, pas d'actions.

Les banques, dans l'intérêt desquelles cette loi avait été adoptée, demandent aujourd'hui qu'on l'abroge parce qu'elles la trouvent tout à fait inutile.

M. CASEY : L'honorable préopinant nous a donné des renseignements précieux sur la question dont il a fait une étude spéciale, et ses discours sont toujours intéressants lorsqu'il traite de spécialités.

Je ne me propose pas de discuter la question générale du cours monétaire, puisque l'honorable député de Norfolk-Sud (monsieur Wallace) nous a promis d'y revenir.

Nous sommes tous d'accord, je suppose, sur les données du problème que le gouvernement veut résoudre au moyen de ces résolutions.

D'abord il veut, sans doute, comme c'est son devoir, donner aux porteurs de toutes sortes de billets, dans le pays, les garanties les plus parfaites.

Le gouvernement ne doit pas émettre de billets douteux, ni autoriser certaines institutions à en émettre en vertu de chartes obtenues par des moyens peu convenables.

Le gouvernement a un autre objet en vue ; s'assurer une certaine part du profit de la circulation de ces billets et pour en arriver là, il fait lui-même une nouvelle émission.

Pour atteindre le premier résultat, il constitue tous les billets obligations premières sur l'actif des banques ; c'est une expérience qu'il a commencé à faire. Quant aux profits qu'il veut retirer de la circulation, c'est aussi une expérience qu'il tente.

Il n'admet point de système définitif, mais procède par voie expérimentale. Il a peut-être raison ; mais chacun peut bien

lui signaler les conditions qui manquent à son expérience pour réussir.

Il est vrai que le gouvernement va obtenir, pour un certain temps, un emprunt forcé ne portant pas intérêt ; mais, comme on l'a déjà fait observer, le terme et le montant de cet emprunt restent dans le domaine de l'incertitude. Le gouvernement ne peut maintenir en circulation d'autres billets que ceux que possèdent les banques et, par suite, il ne peut obtenir une circulation plus considérable que celle qu'auraient eue les banques si le gouvernement n'eût pas émis de billets. Il entreprend d'empêcher, en partie, l'émission des banques en monopolisant le privilège d'émettre des billets de certaines dénominations. Je crois que ce plan n'aura pas un grand succès. Il y a d'abord un renseignement en possession duquel la Chambre devrait être mise, savoir, quel est le montant en circulation de ces billets que le gouvernement veut monopoliser. Peut-être l'honorable ministre nous renseignera sur ce point.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Je n'en connais pas le montant exact. Je ne sais pas quel est le montant des billets de quatre dollars en circulation. Certaines banques n'en émettent pas.

M. CASEY : Ainsi donc, en dressant son projet, l'honorable monsieur n'avait pas les renseignements nécessaires pour se former une juste idée du succès qui peut l'attendre. Les banques sont en rapport immédiat avec les emprunteurs et elles seront intéressées à leur faire prendre les billets qu'elles émettent, de préférence à ceux du gouvernement. On verra qui sera vainqueur dans la lutte—les banques qui ont tout en leur faveur ou le gouvernement qui dépend des banques pour maintenir ses billets en circulation. En Angleterre, on a constaté que £15,000,000 restent constamment en circulation et, d'après les renseignements les plus positifs, ce montant n'a jamais diminué, même dans les plus fortes crises. Si le gouvernement pouvait nous dire, d'une manière positive, combien de millions resteron en circulation chez nous, alors nous pourrions effectuer, sans doute, un emprunt permanent, jusqu'à concurrence de ce chiffre ; mais je ne vois pas d'autre manière d'agir. La circulation des banques a souvent été moindre que \$20,000,000 ; cela prouve

bien que l'on ne pourra pas toujours maintenir \$20,000,000 en circulation. Quand le gouvernement aura à régler des contrats importants, il pourra se trouver embarrassé si l'on vient lui demander le paiement de ces billets en espèces.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Nous ne nous proposons pas de payer de contrats importants avec ces billets. J'ai dit qu'en effet, ils nous reviendraient tous en pareil cas.

M. CASEY : Alors, nous ne savons pas au juste comment l'on disposera de ces billets, si ce n'est qu'on les emploiera pour payer les annuités aux sauvages. On me suggère qu'il serait peut-être bon d'augmenter les annuités, afin de se débarrasser plus vite des billets.

L'honorable ministre nous a dit que cette émission dégagerait une grande quantité d'or tenue en réserve. Je crois qu'on s'exagère beaucoup les avantages de cette libération de l'or. Quand l'or sera sorti, quelque chose prendra sa place. Des billets qui valent l'or le remplaceront dans les voûtes et n'en sortiront plus. Cet or sera exporté, puisqu'on n'en aura plus besoin pour les réserves. L'avantage ne sera que temporaire.

L'émission de billets par le gouvernement offre plusieurs dangers. Le gouvernement ne consultera pas les besoins publics, comme font les banques. Une banque n'est jamais tentée d'émettre des billets plus rapidement que l'exige la circulation qui les absorbe. Le gouvernement est souvent tenté d'émettre des billets ; il est même, en cela, sujet à des tentations politiques.

Il peut avoir besoin d'une somme limitée pour sortir d'une difficulté qu'il n'aime pas à soumettre aux Chambres. Si la circulation est déjà au complet quand cette émission a lieu, elle rentrera bientôt, le pays devra la rembourser et, peut-être, négocier un emprunt dans ce but. Il est très possible que pareil embarras soit causé à un gouvernement par son prédécesseur.

Nous avons vu de nouveaux gouvernements embarrassés, de plus d'une manière par leurs prédécesseurs. Je crois qu'aucun gouvernement de parti ne devrait avoir le droit de déranger les prix de toutes choses, d'endetter le pays et d'embarrasser les nouveaux gouvernements en émettant du papier pour des montants considérables.

Mais la question se présente sous un autre aspect : cette émission restreindra les avantages que les banques peuvent offrir à leurs clients. Elles sont dans l'habitude de prêter leur crédit sous forme de billets, et à l'époque des récoltes, par exemple, d'augmenter temporairement leur circulation, pour l'avantage de leurs clients. Si la circulation est composée, en grande partie, de billets du gouvernement, elles ne pourront plus accorder ces avantages.

Les billets dont cette catégorie de clients a besoin sont, en grande partie, ceux que le gouvernement se réserve et les emprunteurs ne peuvent pas prendre de chèques, ni de forts billets. Au lieu de leurs billets, les banques devront prêter ceux du gouvernement pour lesquels elles ont donné valeur.

Le montant que les banques pourront prêter à cette époque se trouvera diminué exactement du chiffre de la nouvelle émission du gouvernement. On prétend que le gouvernement retirera quelque profit de la circulation. Certainement, mais quelqu'un fera une perte égale et le pays n'en sera pas plus riche.

Le plan d'après lequel le gouvernement offre une garantie aux porteurs de billets, m'a d'abord souri. Nul doute que la créance des porteurs de billets sera privilégiée. Mais comme l'a fait observer un honorable monsieur dont je respecte beaucoup l'opinion, cette disposition alarmera les déposants qui, du moment où ils auront des doutes à l'égard de la banque, changeront leurs dépôts en bills préférentiels ; il leur suffira, pour cela, de les retirer en billets de la banque. Alors, le porteur de billets se trouvera dans les mêmes conditions que le déposant, tandis que celui-ci avait antérieurement l'avantage, comme c'est l'intention de la loi. Il est possible, néanmoins, que cette opération des déposants ne donne pas lieu à ces craintes qui causent les paniques et quand quelques-uns auront opéré ces conversions, les autres reprendront confiance. Mais c'est une expérience que l'on tente. En supposant que les déposants ne justifient pas ces craintes, et que les porteurs de billets demeurent les seuls créanciers privilégiés, je ne crois pas que la première obligation garantirait toute la valeur des billets, au cas où la banque ferait faillite. Le pauvre aurait à faire racheter ses billets de suite, et ils perdraient certaine-

ment de leur valeur en attendant la liquidation des affaires de la banque.

L'honorable député de Niagara recommande l'adoption du système des banques nationales des Etats-Unis. Le manque d'élasticité de ce système me semble une objection suffisante. Toutefois, il offre certains détails que notre gouvernement aurait pu adopter de préférence au moyen qu'il veut employer pour s'assurer une part des profits de la circulation. Il aurait pu imposer une taxe aux banques en retour du privilège d'émettre des billets ; de cette manière, il aurait une part dans les profits de la circulation, sans émettre de billets du gouvernement.

Ce moyen eût été parfaitement légitime. Ou bien, il aurait pu élaborer un autre plan qui eût réuni la garantie incontestable que fournit le gouvernement et la facilité de circulation que la banque possède.

Je prendrai la liberté de suggérer qu'en donnant au gouvernement certaines garanties, les banques auraient pu, à leur tour, faire garantir leurs billets par le gouvernement en lui cédant une part des profits. Cela donnerait une nouvelle garantie aux porteurs de billets et les banques n'auraient pas de difficulté à faire un arrangement pareil avec le gouvernement. C'est un moyen de donner au gouvernement une première obligation et il n'offre pas les inconvénients de celui qu'on propose.

Si le gouvernement avait la première obligation, et que nul autre ne pût devenir créancier privilégié, le gouvernement et le porteur de billets auraient une garantie parfaite.

Cet arrangement serait avantageux aux banques ; elles n'auraient qu'une seule charge, celle de payer une certaine somme au gouvernement pour se servir de sa garantie.

Je crois que la principale objection à ce projet du gouvernement est celle qu'à formulée l'honorable député d'Huron-Centre (sir Richard J. Cartwright,) savoir, que ce plan favorise la création d'un cours monétaire national, tel que compris par l'honorable député de Norfolk-Sud (M. Wallace). Je n'ai pas bien saisi ce détail jusqu'au moment où l'honorable député a félicité l'honorable ministre des finances d'avoir inauguré, avec précaution, une importante réforme. Il est clair que l'honorable député regarde cette

mesure comme un pas dans la direction qu'il voudrait nous voir suivre. C'est là le principal danger.

Le public pourra fort bien croire que la mesure actuelle est l'avant-coureur d'autres réformes radicales. Je crois que, dans le cour de cette discussion, le gouvernement devrait s'expliquer clairement à ce sujet : Veut-il réorganiser notre système monétaire dans le sens indiqué par l'honorable député de Norfolk-Sud, ou se bornera-t-il à modifier le système d'émissions garanties par l'or, système qui a prévalu jusqu'à présent dans le pays ?

M. ROSS (Dundas) : Je désirais quelque explication relativement à un détail de ce projet. Je crois qu'à certaines époques de l'année, les hommes d'affaires éprouveront des difficultés si le gouvernement s'empare de la circulation des billets de \$1, \$2 et \$4 et si les banques ne peuvent émettre que des billets de cinq, dix et au-dessus.

A l'époque active de l'année, lorsque les marchands achètent des produits en grandes quantités et sont obligés de tirer sur les banques, comment les forceront-ils à leur fournir billets de \$4, \$2 et \$1 dont ils ont besoin ? Il sera impossible d'obtenir de la monnaie avec des billets de cinq et de dix seulement.

Les marchands ont besoin de billets de \$4 et au-dessous pour faire leurs paiements. Dorénavant, les banques ne nous donneront plus de billets de \$4, \$2 et \$1. N'est-il pas un moyen de les y forcer ? Si encore nous avions des billets de \$4 en quantité suffisante, nous pourrions nous passer des billets de \$2 et \$1.

Si ces clients ne peuvent obtenir des banques de billets plus faibles que ceux de \$5, la loi ne fonctionnera pas bien. Je ne vois aucune objection aux autres détails de la mesure.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Je crois pouvoir répondre d'une manière satisfaisante à cette question. En vertu des dispositions du bill, les banques ne pourront pas mettre en circulation des billets de \$4. Tout homme ayant un compte avec la banque et voulant avoir de l'argent pour faire des achats, peut faire son chèque pour \$500 ou \$250 et la banque devra lui donner, s'il la demande, une certaine somme n'excédant pas \$50, en billets de \$1 et \$2. Cela lui fournirait la monnaie nécessaire pour ses achats.

M. ROSS : Jusqu'à un certain point,

car les forts acheteurs qui ont deux ou trois mille dollars à payer dans la journée, n'iront pas bien loin avec \$50 en petits billets. J'aimerais mieux que le gouvernement renonçât à ses billets de \$1 et \$2 pour monopoliser les billets de \$4 et \$5, parce que tous les commerçants pourraient sortir de cette difficulté avec les billets de \$4 et \$5 ; mais il y aura de grandes difficultés si les marchands ne peuvent obtenir que \$50 en petits billets.

SIR SAMUEL L. TILLEY : La plus grande partie de la nouvelle émission de deux millions et demi sera principalement en billets de \$1 et \$2, ce qui, ajouté aux trois millions en circulation, sera suffisant, je pense, pour les besoins du commerce. Quand un marchand fait un paiement à la banque, il peut garder les billets de \$1 pour changer et déposer ses billets de \$5 et \$10 ; mais cette nouvelle émission lui donnera plus de petits billets.

En outre, s'il y a quelque difficulté, au lieu de tirer sur la banque pour \$1,000 en une seule fois, il peut tirer par sommes de \$250 ou \$200.

M. MACKENZIE : Ce serait simplement une ruse.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Non.

M. ROSS (Dundas) : Nous savons très-bien que les banques ne fourniront pas de billets fédéraux, à moins qu'on les leur demande ; ce n'est pas leur intention.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Vraiment !

M. ROSS : J'espère qu'il n'y aura pas de difficultés, mais je ne vois pas comment, avec ce projet, on pourra faire les grands achats de céréales, de septembre à décembre. Je crains bien que nous soyons entièrement à la merci des banques.

En réponse à SIR RICHARD J. CARTWRIGHT,

SIR SAMUEL L. TILLEY : Je ne crois pas qu'on puisse jamais forcer les agences des banques à payer des chèques de \$50 en petits billets, moyennant un pour cent. Elles n'ont besoin que des billets de \$1 et autres petits billets pour les opérations ordinaires et en cas de difficulté à se les procurer, elles peuvent s'adresser au receveur-général, l'intérêt du gouvernement étant d'en mettre un aussi grand nombre que possible en circulation. Il est naturel que les banques cherchent à mettre en circulation le plus fort montant possible de leurs billets ; mais le receveur-général pourra toujours fournir au

public les billets nécessaires. Il n'y aura aucune raison d'embarrasser les banques en retirant de fortes sommes en petits billets.

M. McLENNAN : Cette résolution proposant une nouvelle émission de billets du gouvernement, comporte une grave question, celle du renouvellement des chartes des banques et bien que nous ayons adopté la résolution, je crois que c'est le moment de discuter cette question intimement liée avec la première. Ces deux questions du cours monétaire et du commerce de banque sont si intimement liées, qu'il est impossible de les discuter séparément. Ce sont deux moyens d'utiliser et d'augmenter la richesse. Chacun sait qu'aux temps primitifs, le commerce se faisait par le moyen d'échange. Un homme qui récoltait un boisseau de blé, l'échangeait pour une paire de bottes, une génisse ou tout autre article dont il avait besoin. Le cours monétaire a été inventé pour remédier aux inconvénients de cette méthode.

Je ne me propose pas de discuter maintenant la question de savoir quelle forme on doit donner à la monnaie. Je veux bien supposer que le gouvernement ne veut rien changer à la forme et à la nature de la monnaie courante. Le fait que les nations les plus civilisées ont accepté l'or pour base suffit pour que nous nous en tenions à cet exemple jusqu'à ce que nous puissions juger beaucoup mieux qu'aujourd'hui de l'effet des nouvelles théories. Je fais cette observation avec toute la déférence voulue pour l'honorable député de Norfolk-Sud (monsieur Wallace) dont j'admire la sincérité et le vif désir d'augmenter la richesse de chaque citoyen. Le gouvernement a parfaitement le droit d'augmenter l'émission des billets et même de monopoliser la circulation monétaire ; mais pareille mesure est-elle opportune ? Voilà toute la question. L'honorable ministre des finances comprendra, je l'espère, que la prudence commande de ne pas augmenter les émissions de billets du gouvernement. Chacun sait que l'on emploie le papier-monnaie pour faciliter le commerce.

L'établissement des banques, dans leur forme actuelle, est non-seulement une grande commodité, mais c'est encore un moyen de multiplier l'emploi de la richesse par différents procédés employés dans le commerce de banque. A l'origine

les banquiers étaient des hommes qui avaient accumulé des richesses et n'employaient que leur propre argent. Plus tard, ils devinrent dépositaires des fonds et c'est, je crois, de là que le mot "banquiers" tire son étymologie. Mais ce système de banques est presque tombé en désuétude.

Il est vrai que les banquiers sont encore dépositaires de fonds, mais, surtout, dépositaires pour les employer. Les fonds déposés à la banque sont employés dans le commerce tant qu'il y a sécurité ; en outre, on garde à la banque une certaine réserve et l'on fait usage de billets pour augmenter la circulation de l'argent.

L'usage des billets n'est pas le privilège exclusif des banquiers. Les banquiers n'ont pas de brevet pour faire de l'argent avec l'argent d'autrui. Mais les billets sont employés pour donner plus de vitalité à toutes les branches du commerce et de l'industrie. Le progrès relatif des diverses nations dans le commerce et l'industrie peut être attribué à leur système de banques. Chez quelques nations très civilisées, la coutume est d'amasser des trésors ; chez d'autres, on dépose les fonds dans les banques. Au mois de décembre, 1872, les fonds déposés dans les banques de Londres représentaient un montant de £120,000,000 sterling ; à la même date, les fonds déposés dans les banques de Paris, ne s'élevaient qu'à £13,000,000. La différence entre les montants déposés dans les banques de ces deux pays explique leur développement commercial relatif. En 1876, la population de la France était de 37,000,000 ; celle de la Grande-Bretagne et de l'Irlande était d'un peu plus de 31,000,000. Le revenu et les dépenses de la France étaient beaucoup plus considérables qu'en Angleterre et, cependant, les importations de la France ne représentaient que \$892,000,000, tandis que celle de la Grande-Bretagne et de l'Irlande arrivaient jusqu'à \$2,000,000,000, c'est-à-dire près de deux fois et demie plus considérables. Les exportations de la France étaient de \$961,000,000 ; celle de la Grande-Bretagne et de l'Irlande s'élevaient à \$1,268,000,000. Les importations de la France représentaient \$24 par tête et les exportations, \$26 ; les importations de la Grande-Bretagne et de l'Irlande s'élevaient à \$59 et les exportations de \$45 par tête. La différence provient

de la manière particulière dont chacun de ces deux pays emploie l'argent. Le pays qui nous avoisine emploie et augmente son argent et fait le commerce à peu près comme nous, comme aussi la Grande-Bretagne. Or, chacun sait que la différence entre les chiffres du commerce de ces pays ne vient pas de leur richesse. Chacun sait que la France est, pour son étendue, le pays le plus riche du monde pour les productions du sol, l'activité de sa population et tout ce qui crée la richesse. La meilleure preuve en est la promptitude avec laquelle elle a payé l'indemnité de la guerre franco-allemande. Mais son développement commercial est très faible, comparé à celui de l'Angleterre, surtout si l'on considère le commerce que font l'Angleterre et ses colonies dans le monde entier.

Il me semble donc que ce projet d'une nouvelle émission du gouvernement a de l'importance en ce qu'il peut entraver le commerce des banques et les empêcher d'aider au développement de la richesse du pays sous toutes ses formes, telles que productions du sol, manufactures, navigation, en un mot tout ce qui contribue à enrichir un pays. Ce développement s'opère au moyen des capitaux des banques et le capital est utile parce que le commerce peut toujours obtenir de l'escompte ou des emprunts pour ses opérations. Il est clair que si le gouvernement enlève aux banques une certaine partie de l'argent qui constitue leur crédit, il court le risque de détruire leur utilité pour le commerce du pays.

Mais on dira que l'objet principal est atteint, puisque le gouvernement fournit les fonds. Les opinions sont diverses à ce sujet. Le nouveau projet pourra rendre l'argent plus cher et, à ce propos, il est bon de considérer quels sont les profits du commerce de banque dans le pays. On dit que les intérêts de ces grandes institutions et ceux du public ne sont pas les mêmes. Or, le public est lui-même le grand banquier du pays.

Tout homme qui réalise un peu d'argent, le place le plus tôt qu'il peut, et généralement, il achète des actions de banques qui sont regardées comme sûres. Mais, comme toutes les autres garanties, celles des banques ne sont que relatives. Le capital-actions des banques est sûr, mais ne donne que de faibles profits.

Pendant la guerre américaine, certaines

banques du Canada transféraient leurs capitaux à New-York et couraient les risques inhérents aux perturbations qui existaient alors dans ce pays. En s'exposant à de grands risques, on pouvait faire de grands profits et je crois que deux ou trois banques canadiennes ajoutèrent alors considérablement à leur capital et payèrent de très forts dividendes pendant quelques années; mais cela ne dura que cinq ans. En Canada, le capital des banques, ne rapporte pas, en moyenne, plus de 6 pour cent; c'est ce qui a lieu dans le moment actuel. C'est bien différent en Angleterre où le gouvernement n'impose pas de restrictions au commerce de banque. Je dirai, en passant, que nous trouvons là un fort bon exemple à suivre. Il y a certaines relations entre le gouvernement et la banque d'Angleterre; mais ces relations sont purement nominales. L'obligation de garder en réserve un certain montant de garanties du gouvernement est à peu près la seule obligation légale imposée à la banque. Or, je crois que l'honorable ministre des finances en arrivera à la conclusion que s'il a besoin des fonds des banques, il vaudrait mieux leur permettre d'accepter des garanties du gouvernement, de manière à offrir également une garantie au public, sans entraver la circulation des banques qui est avantageuse à ce même public.

En Angleterre, en l'année 1870, sur 110 compagnies à fonds social, quinze payaient des dividendes de plus de 20 pour cent par année; vingt payaient de 15 à 20 pour cent; trente-six, de 10 à 15 pour cent; trente-six autres, de 5 à 10 pour cent et trois seulement de ces 110 compagnies ne payaient que 5 pour cent. Il est vrai qu'il y a dans les banques de l'Angleterre, un montant énorme de capitaux sur lesquels on ne paie pas d'intérêt, ce qui contribue beaucoup à augmenter les dividendes.

Mais, en Ecosse, où l'on paie un intérêt journalier sur tous les comptes, les banques ont payé jusqu'à 13 pour cent de dividendes. Par suite de sa position particulière, la banque d'Angleterre ne paie pas, en moyenne, de dividendes aussi élevés que certaines autres; mais je ne saurais dire exactement quels dividendes elle payait, en moyenne, durant la même période. Les banques anglaises n'ont généralement pas un capital beaucoup plus fort que les banques du Canada; mais

elles ont en dépôt des fonds considérables sur lesquelles elles ne paient pas d'intérêt. Mais je mentionne ces faits uniquement pour faire voir à la Chambre et au gouvernement que le commerce de banque n'est pas tellement profitable que le gouvernement puisse en réduire la valeur sans nuire aux intérêts du public.

On a suggéré l'adoption du système américain. Je crois que ce système aurait l'avantage de donner aux banques, comme noyau de leurs opérations, l'intérêt sur les bons du gouvernement, intérêt qui vaut mieux que tous les avantages résultant de la circulation. Mais il y aurait un inconvénient dans l'application, c'est que ce notre système de banques n'est pas tout à fait le même que le système américain, parce que les banques sont obligées d'avoir, à de grandes distances, des succursales prêtes à faire face aux fluctuations du commerce, et un changement pareil les mettrait dans l'impossibilité de remplir ces fonctions nécessaires.

Je vois que les résolutions prescrivent un changement dans la forme des rapports. Cela aurait peut-être pour effet de fournir au public des rapports plus exacts.

Mais je n'attache pas grande importance au paragraphe qui accorde un privilège au porteur de billets. Je crois qu'en adoptant une loi pour régler le commerce de banque, la Chambre devrait toujours exiger que les garanties soient tellement solides que la question de privilège ne puisse avoir d'importance. L'établissement de notre système monétaire sur une base solide est une question de la plus haute importance pour les capitalistes, comme pour ceux qui espèrent le devenir. C'est surtout une question importante dans les nouvelles sociétés et le développement ainsi que la prospérité de notre pays dépendent, en grande partie, de la solidité et de la permanence des institutions monétaires.

M. WALLACE (Norfolk-Sud) : L'honorable préopinant vient de nous dire qu'il existe une liaison intime entre le cours monétaire et le commerce de banque. Je ne suis pas d'accord avec lui sur ce point. Il n'y a pas plus de rapport entre le cours monétaire et le commerce de banque qu'entre la culture du blé et les spéculations sur les céréales. Le parlement et l'administration de ce pays manquent, selon moi, à leur devoir en autori-

sant une certaine classe d'hommes à fournir le cours monétaire du pays.

Les honorables députés de Niagara et de Norfolk-Nord prétendent que nous demandons l'établissement d'un cours monétaire non rachetable. Pas le moins du monde. Qui a jamais prétendu qu'un cours monétaire national est un cours non rachetable.

On nous parle aussi d'une monnaie non convertissable ; c'est simplement de l'idiotisme. Une monnaie non convertissable ne serait pas mise en usage et si elle ne doit servir à rien, ce serait folie de l'émettre.

L'honorable député de Niagara parle d'une commune mesure. Rien de pareil n'existe, car chaque pays a sa mesure. Il prétend aussi que l'or est une bonne mesure de la valeur, parce qu'on se le procure difficilement, ce qui me semble tant soit peu illogique. Ce qui est d'un usage avantageux ne devrait pas être difficile à trouver.

L'honorable député de Norfolk-Nord a parlé des *greenbacks* américains, mais son exposé n'est pas exact. Il a dit que le *greenback* américain était payable en or, ce qui n'est point le cas.

L'acte concernant la reprise des paiements en espèces n'a été passé qu'en 1875. Les doutes que l'on avait sur la stabilité du gouvernement affectaient les prix des *greenbacks* qui variaient aussi avec la balance du commerce.

Quand les importations étaient considérables, le prix de l'or augmentait. Le contraire avait lieu lorsque les importations étaient peu considérables.

Lorsque la dette nationale était de \$1,709,000,000, et que le montant des billets en circulation s'élevait à \$833,000,000, le *greenback* américain valait 38-7. L'année suivante, les Américains augmentèrent leur circulation de \$150,000,000 et leur dette de \$1,000,000,000, et le *greenback* valait alors 70.

Ainsi donc, pendant que la dette et la circulation fiduciaire augmentaient, l'or baissait et les *greenbacks* augmentaient de valeur. L'histoire nous montre aussi que les *greenbacks* variaient suivant les chances de la guerre civile. Aujourd'hui, la dette des Etats-Unis est de \$200,000,000 plus élevée qu'en 1864 et le *greenback* américain vaut plus que l'or, tandis qu'en 1864 il ne valait que 38 centins. Les employés du gouvernement ne voulaient

pas accepter l'or ; il a fallu un arrêté du conseil pour les y forcer.

Mais examinons un peu, monsieur l'Orateur, l'histoire de ce pays et voyons comment il a prospéré à l'époque de la dépréciation du cours monétaire, à l'époque des *greenbacks*. Voici un état du nombre de milles de chemins de fer mis en opération à l'époque des *greenbacks*, ce papier-monnaie sans valeur :

En	Milles.
1864.....	738
1865.....	1,117
1866.....	1,716
1867.....	2,449
1868.....	2,908
1869.....	4,615
1870.....	6,070
1871.....	7,608
1872.....	5,720
1873.....	4,600

La prospérité était donc à son apogée à l'époque des *greenbacks* ; le pays n'avait jamais autant dépensé en travaux publics, en chemins de fer. Que se passa-t-il lorsque l'on commença à retirer les *greenbacks* ? A mesure que l'on retirait le papier de la circulation, l'escompte des banques le remplaçait.

En 1866, cet escompte représentait \$766,000,000 seulement ; en 1873, il s'était élevé à \$1,300,000,000, ou près du double ; en d'autres termes, à mesuré que la circulation diminuait, l'escompte des banques—le petit crédit—augmentait dans des proportions énormes.

J'ai été surpris d'entendre un honorable député citer l'opinion de Sherman pour prouver que les billets des corporations particulières constituaient la meilleure circulation. Cela revient à dire que le crédit de quelques particuliers vaut mieux que celui de tout un pays, de tout le Canada, si l'on veut, ou de tous les Etats-Unis.

Mais je veux examiner un autre point. Quel était l'effet de cette perte, comme on dit, de la monnaie non-rachetable sur le commerce ? Les faillites étaient-elles nombreuses ou le pays était-il prospère ? En 1862, à l'inauguration du système des *greenbacks*, il y eut 16,252 faillites, représentant un passif de \$23,000,000 ; en 1863, il y eut 495 faillites représentant un passif de \$7,000,000 ; c'est pendant ces deux années que le système des *greenbacks* prit son développement. En 1864, il y eut 520 faillites, représentant environ

\$8,000,000 ; en 1865, on compte 535 faillites représentant \$17,500,000 ; en 1866, les sages du pays commencèrent à restreindre la circulation et il y eut 632 faillites représentant un passif de \$47,000,000. Dans ces \$17,000,000 il faut comprendre, je crois, la faillite de Jay Cooke & Cie. qui détermina la crise. En 1867, on compte 2,386 faillites représentant un passif de \$86,000,000, et le nombre des faillites alla toujours en augmentant et arriva à représenter \$228,000,000 dans une année. Tel est le beau résultat obtenu par l'abandon du système des *greenbacks* et la reprise des paiements en espèces. C'est le système que l'on veut perpétuer en prenant l'or pour base. Mais en agissant ainsi les honorables messieurs ne sont pas logiques. Si l'or est la base, il faut s'y tenir. Mais que répondent-ils ? 100 centins, en or, par dollar, ne sont pas nécessaires ; 50 non plus ; 25 non plus ; et ils réduisent à 15 centins par dollar leur base en or. Je crois, en effet, qu'ils ont raison. L'or est inutile pour le commerce du pays, si le gouvernement et le pays ont foi en eux-mêmes. L'or n'est nécessaire que pour maintenir certaines banques et pour enrichir un certain nombre d'individus aux dépens de la masse. On conviendra que nous n'en retirons que le montant suffisant pour payer notre dette en Angleterre. Montrons donc au monde entier que les Canadiens ont confiance dans leur pays et dans ses ressources.

UNE VOIX : Adopté !

M. WALLACE : Oui, "adopté." Nous en arriverons-là. Je ne retiendrai pas plus longtemps la Chambre à cette heure avancée. Je proposerai un amendement à la résolution. Je n'ai point d'antipathie pour les banques. Il serait peu sage de retirer de suite aux banques le droit d'émettre des billets ; nous en avons déjà trop peu ; et si nous les forçons à payer dollar pour dollar en or, nous restreindrions encore plus la circulation et nous mènerions le pays à la ruine. Mais je voudrais faire inaugurer un système que je crois avantageux au pays.

Chaque Canadien doit désirer la disparition d'un système permicieux.

On dit qu'il fonctionne bien. Mais quels en sont les résultats ? La misère produit plus de désastres que le vice et le crime. Mais c'est notre système monétaire qui paralyse toutes les industries du

pays et réduit une partie de la population à la mendicité. Je ne veux pas que l'on retire immédiatement aux banques toute leur circulation ; pareille mesure nuirait au commerce. Mais je demande qu'on la leur retire, par degrés, aussi rapidement que possible, en tant qu'on ne nuira pas au commerce du pays. Je propose que l'on ajoute les mots suivants à la résolution :

« Toute banque qui, par l'autorisation du parlement, obtiendra le renouvellement de sa charte, ne pourra mettre en circulation un montant plus considérable de ses billets que le montant en circulation à la date de l'expiration de la dite charte. »

Je ne veux rien proposer qui puisse créer des embarras. Au contraire, je désire toujours travailler au développement de nos industries et à la prospérité du Canada.

M. BOULTBEE : Ce sujet est assez important, ce me semble, pour qu'on me permette d'exprimer brièvement mes idées. Non-seulement, ce sujet mérite discussion, mais il demande des hommes plus habiles que moi, parce que nul n'ignore que, depuis quelques années, l'état de nos affaires a été passablement embarrassé, je dirai même très-sérieusement embarrassé. Nous avons graduellement baissé et il est temps que nous prenions les moyens de sortir de l'ornière. En inaugurant la politique nationale, nous avons pour but de développer nos propres ressources et d'augmenter notre richesse. Mais pour arriver à ce but, pour faire franchement l'essai du nouveau tarif, nous avons besoin de ressources plus amples, de capitaux plus considérables.

Je crois, avec l'honorable député de Norfolk-Sud (M. Wallace,) que nous aurions tard de chercher à augmenter nos ressources en contractant de nouveaux emprunts. C'est, selon moi, un grand malheur que nous ayons, à l'étranger, une forte dette qui augmente tous les jours et qui accroît les difficultés de notre commerce.

Je sais que bien des gens sont disposés à ridiculiser les personnes qui attaquent le système de cours monétaire ayant l'or pour base. Il y a deux raisons pour cela. D'abord, ceux qui prennent part à ces discussions sont généralement des riches de ce monde, ayant des intérêts dans les grandes institutions monétaires du pays et, naturellement, ils savent répliquer à

ceux qui attaquent l'ordre de chose établi. En définitive, ce sont quelques financiers puissants qui baillonnent le monde entier. Ils taxent toutes les entreprises, toutes les capacités intellectuelles.

Tout grand projet, toute invention qui représente le travail de plusieurs années de la vie d'un homme et offre des avantages au monde entier, doit payer les sept-huitièmes de ses profits aux grands financiers. Ils ont le contrôle des intérêts financiers du monde entier et font de l'argent avec de l'argent. Il est donc naturel qu'ils ne veuillent pas qu'on dérrange le système actuel.

Mais il y a une cause plus sérieuse que celle-là ; l'honorable député de Norfolk-Nord l'a signalée : c'est que, depuis longtemps, les nations civilisées ont adopté l'or et l'argent pour base des échanges entre nations.

Or, il me semble que chaque nation pourrait fort bien adopter un cours monétaire national basé sur ses ressources et garder l'or pour base dans ses opérations commerciales avec l'étranger.

Aujourd'hui que nous voulons construire un chemin de fer au Nord-Ouest, un cours monétaire national nous serait d'une grande utilité pour activer l'opération.

Pas exemple, si le gouvernement fédéral faisait une émission pour construire 100 milles de la ligne en la garantissant, pour une période limitée, disons quinze ans sur la valeur des terres que traversera la ligne, je ne vois pas que pareille émission perdrait de sa valeur et quand même cela arriverait, je n'y trouverais pas d'objection. Si nous allons emprunter en Angleterre, quelle garantie offrons-nous ? De l'or nous n'en fournissons pas, puisque nous n'en avons point.

Nous offrons nos ressources nationales, le gouvernement hypothèque nos terres. Les présentes résolutions ne me prouvent point que nos hommes d'Etat aient changé leurs théories ; ils agissent comme ils ont toujours fait : ils essaient de maintenir la théorie de l'or pour base, mais ils ne s'y conforment point. Ils ne prétendent pas modifier notre système, mais ils veulent mettre plus d'argent en circulation.

L'honorable ministre des finances se borne, pour cela, à réduire le montant de la réserve en or ; c'est, selon moi, reconnaître le fait que l'or n'est point la base réelle, mais que ce sont les ressources du pays.

Les arguments des deux honorables députés de Norfolk sont vieux comme le monde et n'offrent rien de nouveau. Peut-être l'honorable député de Norfolk-Sud a-t-il émis quelques idées nouvelles ; mais il n'y a rien de neuf dans les théories de l'honorable député de Norfolk-Nord. Il nous a simplement récité des opinions connues depuis des années en matière de finances. C'était peine inutile de demander non pas l'émission modérée d'un cours nationale, mais l'émission d'un cours forcé, sans avoir aucune ressource pour le racheter.

Ce que je suggère est bien différent : je demande l'émission d'un montant raisonnable pour payer une grande construction publique, cette émission étant garantie par cette construction même, par les terres qui l'avoisinent, et rachetable à époque fixe par des bons fiduciaires.

M. CASEY : L'honorable député de Norfolk-Sud a beaucoup réduit la résolution qu'il a coutume de présenter, et j'observe qu'il a considérablement modifié ses idées sur le cours monétaire. Dans son premier discours, il prétendait que la loi seule pouvait créer de l'argent ; mais il arrive à nous dire que ce serait folie d'autoriser une émission non-rachetable et que toute émission doit représenter une valeur qui peut la racheter. Il est pris dans un dilemme. De deux choses l'une, en demandant un cours forcé non-rachetable, il n'avait pas ses idées à lui ou il les a considérablement modifiées en demandant un cours monétaire représenté par une certaine valeur.

La résolution soumise à la Chambre ne touche pas à la question soulevée par l'honorable monsieur. Il nous dit que son cours monétaire sera rachetable par le paiement de droits au gouvernement ou au moyen de bons garantis par des terres. Quand l'honorable député d'York-Nord a dit qu'elle serait rachetable en chemins de fer et en locomotives, il a exprimé une idée juste.

Un cours monétaire que le gouvernement consent à recevoir en paiement de droits ou en bons garantis par des terres, a une certaine valeur comme garantie ; mais cela ne démontre pas son utilité ; il peut bien être parfaitement inutile. Les billets du gouvernement pourraient bien avoir de la valeur comme garantie, mais pas comme cours monétaire, puisqu'ils ne prendraient de la valeur qu'en sortant de la circulation. Donnés en paie-

ment de droits ou de bons, ils sortiraient de la circulation et rien ne les remplacerait. On pourrait les remettre en circulation, dira quelqu'un. Mais on ne gagnerait rien à cela, puisque le gouvernement pourrait émettre de nouveaux billets en quantités illimitées. La valeur des billets dépend des circonstances et n'est pas du tout une valeur fixe.

Supposons que \$20,000,000 deviennent dus au gouvernement dans le cours de l'année ; alors, les \$20,000,000 de billets en circulation vaudront de l'or, comme garantie, parce que ces billets pourraient remplacer l'or dans le paiement de cette dette au gouvernement. On ne peut pas supposer que toute une émission de billets sera payée au gouvernement ; cela restreindrait périodiquement la circulation d'une manière intolérable. Il faut donc plus de papier-monnaie que le montant nécessaire pour payer les droits et le surplus n'a pas de valeur intrinsèque. Chacun ignorant quelle proportion est rachetable, tout le cours monétaire perdrait de sa valeur et ne représenterait que la différence entre le montant payable pour les droits et le montant en circulation.

Examinons maintenant la question des terres à laquelle les mêmes arguments s'appliquent jusqu'à un certain point. La valeur conférée par la conversion en terres dépendrait du montant de billets disponibles pour cette conversion et de la valeur des terres mises en vente, car les terres de la couronne ont toujours une valeur fixe. Un billet d'un dollar garanti par des terres, représente un acre ou un cinquième d'acre ou un acre et demi, selon le prix des terres. La valeur de ce dollar dépendant de l'étendue de terre qu'il peut acheter, deviendrait variable et l'objet de spéculations comme les terres elles-mêmes.

Je ne dirai pas grand'chose d'un cours monétaire rachetable en chemins de fer ou en locomotives. Personne ne se soucierait de recevoir pour \$20,000 de billets qu'il faudrait convertir en une locomotive ou en une chaussée de chemin de fer d'un mille de long.

Venons-en à la conversion en bons. Si un bon n'est payable qu'en papier, cela n'ajoute rien à sa valeur. Aux Etats-Unis on a essayé de convertir les *greenbacks* en bons du gouvernement. Quand les *greenbacks* furent rendus au minimum de leur valeur, on les convertissait en bons

du gouvernement, mais ni les bons, ni les *greenbacks* n'augmentaient de valeur par cette opération. Le surplus de la circulation à convertir n'augmente pas avec le nombre des billets. Cette agglomération de billets augmente les prix et il faut plus de billets pour chaque opération commerciale. Les billets sont donc relativement aussi rares aux époques d'accumulation qu'aux autres époques. C'est tourner dans un cercle vicieux, un facteur augmente l'autre, et l'on peut en conclure que toute émission qui n'est pas rachetable par un autre article de valeur propre à la circulation, est tout à fait insuffisante. Rien ne prouve mieux ce que j'affirme que l'histoire des assignats émis en France, en 1791.

La France était alors en révolution. Le crédit du pays était excellent, mais le public demandait l'émission de nouveaux billets, étant sous l'impression que les nouveaux billets représentaient un nouveau capital. Les assignats furent émis. Ils étaient rachetables en terres, non point par vente, mais par hypothèques sur les terres, portant 3 pour cent d'intérêt par année jusqu'à conversion en numéraire par la vente des terres en question.

Il ne s'agissait pas de terres incultes, situées à des milliers de milles des parties civilisées du pays, mais de terrains de choix. Ce furent d'abord les terres confisquées aux églises, puis les terres des nobles envoyés en exil.

Les orateurs du jour affirmaient que ces billets non-seulement avaient la valeur de l'or, mais valaient mieux. L'un d'eux a dit : "J'aimerais mieux avoir une hypothèque sur un jardin que sur un royaume, parce que, dans le premier cas, je puis avoir recours à la loi, ce qui est impossible dans le second."

Ce papier-monnaie fut "imposé au peuple par des lois qui forçaient à l'accepter à un certain maximum." Le marchand ne pouvait faire payer certains articles plus qu'un certain prix et devait accepter les assignats au pair. C'est à ma connaissance, la tentative la plus logique pour donner de la valeur à du papier-monnaie.

Mais cela n'empêche point qu'au bout de cinq ans, un franc en or valait 288 assignats ou titre d'un franc. Les assignats furent suivis d'une autre émission garantie non plus par des hypothèques, mais par les titres absolus des terres.

M. CASEY.

Mais cette nouvelle monnaie fut bien vite dépréciée comme l'autre et l'on abandonna tout ce système.

Cela suffit pour prouver, ce me semble, que toute émission de papier-monnaie garantie par des terres au Nord-Ouest, par un chemin de fer du Pacifique, à la Colombie, ligne qui ne rapportera rien, ou par un chemin de fer intercolonial, si l'on veut, ne pourrait pas exister longtemps sans perdre beaucoup de sa valeur.

L'honorable député de Norfolk-Sud explique l'apathie du commerce par le fait que l'intérêt de l'argent est trop élevé et que personne ne peut emprunter pour commercer avec avantage. C'est précisément mettre la charrue devant les bœufs. Comment ? Les affaires ne vont pas parce que l'intérêt de l'argent est trop élevé ? Mais comment est fixé le taux de l'intérêt ? Il est fixé, comme le prix de tout autre article, par la loi de la demande et de l'offre.

Il est donc ridicule de dire que les affaires ne vont point parce que le taux de l'intérêt est élevé. C'est l'activité du commerce qui élève le taux de l'intérêt et la dépression qui le fait baisser.

PLUSIEURS VOIX : Adopté ! Aux voix ! Perdu ! A l'ordre !

M. L'ORATEUR : A l'ordre !

SIR JOHN A. MACDONALD : Je prie les honorables députés d'observer l'ordre et laisser M. Casey finir ses observations.

M. CASEY : Quand le commerce ne va pas, l'intérêt de l'argent baisse. Dernièrement, il était si bas en Angleterre que les banques faisaient payer un pour cent rien que pour garder en dépôt l'argent de leurs clients.

Aux Etats-Unis, à l'époque de la dépression et de l'accumulation de papier-monnaie, l'intérêt était beaucoup plus faible qu'il l'est depuis quelques temps. L'honorable monsieur (M. Wallace) prétend que les *greenbacks* n'étaient pas payables en or.

Cette assertion n'ajoute rien à ses arguments. Il est vrai qu'ils n'étaient pas formellement payables en or ; mais l'espoir qu'ils seraient payés ainsi constituait toute leur valeur aux yeux du public. Les *greenbacks* n'ont été qu'une émission dont le rachat avait été remis à une époque indéfinie.

Chacun sait qu'à mesure qu'approchait l'époque où ils devaient être payés en or,

leur valeur augmentait. L'honorable monsieur nous a dit que le gouvernement dut adopter une loi pour forcer les employés à accepter de l'or. Cela eut lieu, en effet, à l'époque où les *greenbacks* étaient rachetables en or et avaient la même valeur.

La valeur que les *greenbacks* acquièrent à cette époque n'était pas due à la loi. L'honorable monsieur a encore prétendu que ce n'est pas l'excédant de *greenbacks* qui causa leur dépréciation, mais le fait que le pays était en guerre. L'excédant était une des causes et la guerre une autre.

PLUSIEURS DÉPUTÉS : Aux voix !

M. MACKENZIE : Je prie monsieur l'Orateur d'interdire ce bruit et ces interruptions qui sont intolérables.

M. L'ORATEUR : Je prie les honorables députés de laisser M. Casey continuer.

M. CASEY : L'excédant de tout papier-monnaie cause sa dépréciation. Si d'un certain article nous avons plus qu'il nous faut, cet article perd de sa valeur ; il en est de même de la monnaie. Si celui qui émet cette monnaie n'a pas bon crédit, une dépréciation plus considérable en résulte encore. L'honorable monsieur (M. Wallace) dit qu'en 1864, les *greenbacks* étaient à 38 centins, et que l'année suivante, après une nouvelle émission considérable, ils atteignaient 70 centins. Il attribue ce fait à la cessation de la guerre : en cela il a raison.

Ce fait était une des causes de l'amélioration, mais la dépréciation de 30 pour cent était due à l'excédant des *greenbacks* sur la quantité de monnaie requise.

L'honorable monsieur admet cette idée ridicule, savoir, que notre cours monétaire équivaut à de l'or, quand nous n'avons qu'un pourcentage d'or pour le racheter. Jamais personne n'a prétendu que nous avons une monnaie équivalente à l'or, mais seulement un cours monétaire ayant l'or pour base. Tant qu'il est connu que nos billets sont convertissables en or, notre cours monétaire à l'or pour base.

Il est absurde de prétendre que le crédit vaut mieux que l'or ; cela ne veut rien dire, à moins que l'auteur de cette maxime ne prétende que le crédit du signataire d'un billet le mette à même de se procurer quelque chose de plus précieux que l'or.

Le crédit vaut l'or et c'est du crédit que

dépend la valeur de toutes les émissions quand le public est persuadé que le signataire d'un billet peut le convertir en or à demande. Mais employer cet argument en faveur d'une émission de papier-monnaie, comme veut le faire l'honorable monsieur, c'est faire erreur et manquer de logique, parce que le papier-monnaie dont il parle ne représenterait aucune valeur. Ce papier-monnaie n'obligerait pas le gouvernement à le changer, si ce n'est à l'accepter en paiement de dettes, de droits ou de terres.

L'honorable député d'York-Nord (M. Boulbee), prétend que nous devrions avoir plus de papier-monnaie pour faciliter les opérations commerciales. Il a voulu dire, je crois, que nous avons trop peu de capital dans le pays. C'est autre chose de dire que nous avons trop peu de monnaie, car la monnaie n'est pas le capital. Si le gouvernement faisait demain une émission de \$100,000,000, cela ne donnerait pas au pays un seul dollar de plus de capital, comme l'entend l'honorable député de Norfolk-Sud. Si cette émission n'était pas basée sur l'or, elle ne faciliterait aucunement l'activité de nos industries, quand même on pourrait se la procurer comme l'argent aujourd'hui, c'est-à-dire pour valeur reçue ou en échange du travail. Le pays possède un marché monétaire libre. Les banques peuvent émettre autant de papier-monnaie qu'elles veulent, dans certaines limites, c'est-à-dire jusqu'à concurrence du montant de leur capital payé. Or, que démontrent les rapports des banques ? Bien qu'elles aient l'autorisation d'émettre des billets pour \$60,000,000, elles n'en ont en circulation que pour \$18,000,000, ce qui prouve que nous ne manquons pas de papier-monnaie. Si le pays en avait besoin, rien ne serait plus facile que de se le procurer. Un cours forcé ne nous donnerait pas plus que le papier-monnaie actuel ayant cours sur nos marchés, si, en échange, nous ne donnons pas une certaine valeur. C'est la condition indispensable que doit remplir le papier-monnaie pour qu'il puisse contribuer à développer nos industries.

Les faits prouvent que le pays n'a pas besoin d'autant de papier-monnaie qu'il y a quelques années. À la fin de 1872, la circulation des banques dans la province d'Ontario et de Québec, était de \$22,500,000 ; au commencement de l'année fiscale, en 1877, elle était de \$16,440,000 ; en

1878, de \$16,528,000 ; au commencement de la présente année fiscale, de \$15,971,000. Prenons le mois le plus actif de l'année, le mois d'octobre pendant lequel se font presque tous les achats de grains.

Voici l'état de la circulation, dans les deux mêmes provinces, pendant ce mois, pour les années suivantes :

1872.....	\$25,906,000
1877.....	22,018,000
1876.....	20,419,000
1879.....	20,800,000

Ce tableau montre que le besoin de circulation n'a pas augmenté dans le pays depuis huit ans.

Mais l'un des arguments les plus forts de l'honorable monsieur est, selon lui, le fait que, sous le système des *greenbacks*, les États-Unis ont joui d'une prospérité extraordinaire. Alors, nous a-t-il dit, on y construisait des milliers de milles de chemin de fer, et il n'y avait point de faillites. Il a oublié de décrire l'établissement d'énormes manufactures et de nous donner d'autres détails sur cette prospérité. Mais d'où provenait l'argent avec lequel on a construit ces chemins de fer ? Consistait-il en *greenbacks* ? Le public recevait-il cet argent pour rien ? Était-ce un cadeau que la législature faisait au pays ? Pas du tout.

La plus grande partie était empruntée à l'étranger et l'intérêt était payable en or. La construction de ces manufactures et de ces voies ferrées était-elle un signe véritable de prospérité ? Non ; c'était l'époque de toutes les extravagances que l'observateur superficiel pouvait prendre pour des signes de prospérité. Mais le jour de la rétribution arriva.

Ces chemins de fer et ces autres constructions ne rapportaient rien ; bientôt la crise arriva et ces opérations furent certainement la cause la plus directe de la crise qui eut lieu aux États-Unis. Si ces dépenses extravagantes et ces entreprises sont les fruits du système des *greenbacks*, comme le prétend l'honorable monsieur, elles en constituent la condamnation la plus formelle. Or, je prétends que l'hérésie financière des *greenbacks* a été la cause de tous ces malheurs.

Nous savons que l'accumulation du papier-monnaie tourne les idées du public à l'extravagance. C'est ce qui a eu lieu aux États-Unis, lorsque les *greenbacks* firent leur apparition ; c'est ce qui a causé tant d'extravagances suivies de tant de

ruines. C'est ce qui a causé la crise industrielle qui suivit.

En 1876, au commencement de la crise, il y avait partout des grèves aux États-Unis. Peu après, le courant de l'émigration fut, en quelque sorte, renversé : on émigrerait en Angleterre, au lieu de venir aux États-Unis.

Cela était causé par la pénurie dans laquelle vivaient les colons de l'Ouest. Tous ces maux étaient, en grande partie, le résultat des extravagances produites par l'émission des *greenbacks*.

Je crois avoir examiné les principaux points des discours des deux honorables députés que j'ai mentionnés, si ce n'est que je n'ai point passé en revue tous leurs arguments relatifs au cours forcé. La Chambre a parfaitement saisi toute la question et est mieux à même qu'à la session dernière de donner un vote intelligent à ce sujet.

Je regrette seulement que l'honorable député de Norfolk-Sud (M. Wallace) n'ait pas, comme précédemment, formulé une résolution directe en faveur du cours forcé et demandé le vote à ce sujet.

L'amendement est perdu sur division.

La résolution subit la première et la seconde lecture et est adoptée.

SIR SAMUEL L. TILLEY présente un bill (No. 115) amendant l'acte relatif aux banques et au commerce de banque et maintenant, pour une certaine période, la charte de certaines banques auxquelles cet acte s'applique.

Le bill subit la première lecture.

MESURES DU GOUVERNEMENT.

“ Résol. que, tous les mercredis, jusqu'à la fin de la session, les mesures du gouvernement auront la priorité après les interpellations des députés.—(Sir John A. Macdonald.)

RÉFORME DU SERVICE CIVIL.

INTERPELLATION.

M. CASEY : On va laisser de côté une mesure dont nous devrions, je crois, nous occuper. Dans le discours du trône, on nous a promis un bill concernant la réforme du service civil.

L'honorable premier ministre nous a promis un bill à ce sujet “ avant longtemps.” Peut-être nous expliquera-t-il le sens des mots “ avant longtemps ” et nous dira si ce bill sera soumis pendant la présente session.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je

crois que mon honorable ami devra donner avis de cette interpellation.

La Chambre s'ajourne à
minuit quarante-cinq
minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 27 avril 1880.

M. l'Orateur prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

BILL AMENDANT L'ACTE CONCERNANT LE PILOTAGE.

(M. Pope, Queen, I. P.-E.)

PREMIÈRE LECTURE.

M. POPE, (Queen, I. P.-E.) présente un bill (no. 116) amendant l'acte concernant le pilotage, 1873. On a constaté, dit-il, que, dans plusieurs localités, les pilotes ne remplissent pas bien leurs devoirs. Or, avec la loi actuelle, il est difficile de remédier à cet inconvénient. D'après la loi proposée, les licences devront être renouvelées, chaque année, par l'endossement des autorités *ad hoc*. Il est opportun de les autoriser à refuser les licences, pour l'année suivante, aux pilotes qui ne font pas bien leur devoir. L'acte ne s'appliquera pas à la province de Québec, mais seulement aux autres provinces de la Confédération où il y a des pilotes et des autorités qui les contrôlent. Les corporations de Québec et de Montréal ne se soucient pas de l'intervention du gouvernement. Il y a aussi une clause prescrivant que les maîtres de havres ne devront pas agir comme pilotes et *vice versa*. On se plaint, dans plusieurs ports, que les maîtres de havres ont un grand avantage, parce qu'ils peuvent donner la préférence aux navires qu'ils pilotent.

En réponse à M. BLAKE.

M. POPE : Les autorités des ports de Montréal et de Québec sont dans d'autres conditions ; elles règlent leurs propres affaires et ne veulent pas d'intervention.

M. BLAKE : Mais on y trouve les mêmes inconvénients qu'ailleurs.

M. GILLMOR : Dans quelques

ports des provinces maritimes, les capitaines pilotent leurs navires, sur un parcours de trois ou quatre milles, en descendant le fleuve. On devrait les y autoriser, parce qu'il n'y a pas toujours de pilote disponible.

M. POPE : Pour la raison que j'ai donnée, les pilotes se plaignent que le maître de havre peut donner des avantages aux armateurs et obtenir ainsi la préférence pour piloter lui-même les navires.

M. ANGLIN : Dans les petits ports, voici la difficulté qui se présente : La position de maître de havre n'est pas suffisamment rémunérée pour faire vivre le titulaire. Il existe certainement de fortes objections à nommer un pilote maître de havre, quand on peut éviter ce cumul. Mais on peut quelquefois avoir de la difficulté à trouver un homme compétent qui se contentera du maigre revenu d'un petit port. Je recommanderais qu'on donne, à ce sujet, des pouvoirs discrétionnaires au ministre de la marine qui les exercera, sans doute, pour le plus grand avantage du commerce du pays.

M. MACKENZIE : J'observe que, dans une récente entrevue de certaines personnes intéressées à la navigation du Saint-Laurent, avec l'honorable ministre des travaux publics, ce dernier a promis une révision générale de tous les règlements concernant la navigation du Saint-Laurent et des lacs. Cela comprendra, je suppose, le pilotage sur le fleuve et dans le golfe. Des plaintes graves ont été fréquemment formulées, dans les journaux, relativement à la manière dont se pratique le pilotage entre Montréal et ce qu'on appelle le bas Saint-Laurent où les pilotes laissent les navires, et je voudrais savoir si l'honorable monsieur se propose de réformer le système actuel.

M. LANGEVIN : L'honorable monsieur a raison et tort, à la fois, dans ce qu'il vient de dire. Deux députations nombreuses et influentes d'Ontario et de Québec, sont venues trouver les ministres et nous soumettre leurs vues relativement à la navigation libre du Saint-Laurent et nous demander de rendre les ports de Montréal et de Québec aussi libres que possible. La seconde députation s'est spécialement occupée des droits de havre et de tonnage à Montréal. Voici ce que le gouvernement a répondu : C'est une question très vaste dont le gouvernement

ne peut pas s'occuper dans le moment actuel. Il ne peut non plus s'occuper séparément des péages sur les canaux et des droits de havre à Montréal ; mais, pendant les vacances, le gouvernement étudiera toute la question. Nous ne nous sommes engagés en aucune manière. La question sera étudiée et soumise au parlement pendant la session prochaine.

M. MACKENZIE : Il ne sera donc rien fait pendant la session présente ?

M. LANGEVIN : Non.

M. ANGLIN : J'espère que le gouvernement ne se bornera pas à étudier la question en ce qui concerne les ports du Saint-Laurent, mais s'occupera aussi des ports des provinces maritimes où l'on demande l'exemption des droits de havre.

M. LANGEVIN : Nul doute que toutes ces questions seront étudiées pendant les vacances. Mais le gouvernement n'a voulu faire aucune promesse, parce que le sujet est trop important et demande de l'étude.

Le bill subit la première lecture.

RÉVOCATION DE L'EX-GOUVERNEUR DE QUÉBEC.

MOTION DE NON-CONFIANCE.

Il est proposé que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. MACKENZIE : Je sais cette occasion pour attirer votre attention sur une question dont nous n'avons pu nous occuper à la dernière session, mais qui, à notre avis, demande l'expression de l'opinion de la Chambre, tant sur le sujet même sur lequel elle repose, que sur la manière dont elle a été traitée, et aussi sur la façon dont on a agi envers la Chambre.

On n'a pas oublié qu'à la dernière session, l'honorable représentant de Bagot (M. Mousseau), a présenté une motion condamnant le lieutenant-gouverneur de Québec pour avoir renvoyé ses ministres ; qu'un vote a été pris sur cette question et que sur ce vote et celui donné par le Sénat l'année précédente, le ministre a basé sa conduite, à l'égard du lieutenant-gouverneur Letellier, demandant qu'il fût révoqué pour avoir renvoyé ses ministres. Nous avons attendu jusqu'au dernier jour de la session, espérant que nous pourrions obtenir quelque information définitive, au sujet du renvoi de l'affaire en Angle-

terre, mais simplement de récapituler quelques faits relatifs à la question et de déposer sur le bureau, à la suite de mes remarques, la motion que j'ai entre les mains.

On doit se rappeler qu'à la session de 1878, l'honorable premier ministre, qui était alors chef de l'opposition, proposa contre le lieutenant-gouverneur de Québec, à l'occasion du renvoi de ses ministres, une motion qu'on pouvait considérer comme motion de censure, quoique ses expressions ne comportassent pas cette appellation. Elle fut repoussée par une forte majorité. Le Sénat, toutefois, composé d'amis de l'honorable monsieur, adopta une motion rédigée dans des termes semblables. Le gouvernement du jour, dont j'avais l'honneur de faire partie, refusa de s'occuper du renvoi des ministres de M. Letellier, pour la simple raison que nous considérions que nous n'avions aucun motif plausible pour intervenir.

Que son acte ait été sage ou non—politique, si on l'envisage à un point de vue de parti, et qu'on prétende, comme le fait le mémoire, que le lieutenant-gouverneur Letellier a été guidé par des motifs de partisan—nous n'avons exprimé aucune opinion. Non pas que nous n'en ayions pas une à donner, mais parce que je pensais qu'il serait inconvenant pour un ministre d'exprimer une opinion qu'il n'était pas disposé à faire sanctionner par un vote de la Chambre.

Notre opinion était que, dans l'accomplissement de son devoir, le lieutenant-gouverneur n'avait pas dépassé la limite stricte de ses droits, que le gouvernement général ne devait pas intervenir dans les affaires des administrations locales, ou bien que l'intervention devait reposer sur des raisons si clairement définies qu'il ne pût y avoir aucun doute sur son opportunité. J'ai été heureux d'apprendre que cette opinion était partagée en haut lieu dans ce pays, comme dans la mère-patrie.

Mais quoique le gouvernement eût refusé d'intervenir et eût ainsi, dans mon opinion, mis fin à la discussion, l'honorable chef de l'administration suivante, poussé sans doute par ses partisans, a fait revivre la question à la première session d'un autre parlement. Je pense que l'inaction du premier ministre et de son gouvernement, plusieurs mois durant, après leur arrivée au pouvoir, nous donne ample raison de croire qu'ils considéraient que

Je n'ai pas l'intention d'abuser de l'at-

M. LANGEVIN.

c'était un cas dans lequel il n'était pas permis à l'exécutif d'intervenir dans les actes d'un lieutenant-gouverneur.

Cependant, l'honorable député de Bagot, sans souci des usages parlementaires, présenta une motion identique comme forme à celle que son chef avait soumise au parlement précédent. Cette motion fut adoptée par une majorité considérable, et peu de temps après le gouvernement prit action sur ce vote et sur celui adopté par le Sénat, l'année précédente, recommandant à Son Excellence de révoquer le lieutenant-gouverneur Letellier de St. Just.

Et cela pourquoi ? Pourquoi n'a-t-on pas indiqué de raisons valables, comme l'exige la 59^{me} clause de l'acte constitutionnel. La révocation était simplement recommandée parce que son utilité avait cessé. Et pourquoi son utilité avait-elle cessé ? Simplement parce que deux corps délibérants, la Chambre des Communes et le Sénat, avaient enregistré un vote de censure contre lui, après le règlement de la question, et si un vote de censure de la Chambre, serait-il implicite, est suffisant, dans toutes les occasions, pour décider de la révocation d'un lieutenant-gouverneur, alors sa position ne tient qu'à un simple fil, parce qu'il est toujours à la merci d'une majorité considérable, animée de l'esprit de parti, disposée à enregistrer un vote sur sa conduite, du moment qu'il est admis que l'expression de l'opinion d'un corps délibérant peut rendre ce poste vacant.

Dans ce cas, la manifestation de l'opinion était simplement que sa conduite était hostile aux intérêts de ses adversaires—une vérité banale et pas autre chose. L'acte de renvoi était contraire à leurs intérêts parce qu'il leur enlevait le pouvoir, mais cela ne veut pas dire qu'au point de vue de la constitution, il constituait un acte d'hostilité contre des ministres constitutionnels.

Comme nous l'avons compris, c'était à la législature locale qu'il fallait demander le remède, et non à la Chambre des Communes, au Sénat ou à l'exécutif du Canada. La pression exercée par les partisans de l'honorable chef du gouvernement, semble avoir été la seule raison qui ait poussé l'administration à révoquer le lieutenant-gouverneur Letellier.

Il serait intéressant de connaître les opinions des hautes autorités de l'empire sur la question. Après qu'elle a été déferée

au gouvernement impérial, nous avons eu une opinion sur deux questions. En premier lieu, sir Michael Hicks Beach a donné l'opinion du gouvernement de la métropole sur la question du renvoi de l'affaire aux autorités impériales.

L'an dernier, l'honorable député de Bagot (M. Mousseau), a donné avis d'une motion à laquelle nous aurions été heureux de prêter notre appui, mais il l'a présentée trop tard. Elle a été déclarée irrégulière et il serait triste qu'il ne fût pas donné à l'honorable député, d'enregistrer son vote sur une question aussi importante. Peut-être pourrions-nous venir en aide à sa négligence en lui fournissant une occasion inespérée de manifester son opinion.

Sir M. H. Beach s'exprime ainsi dans sa dépêche en date du 3 juillet 1879 :

“ Je n'ai pas eu occasion de m'enquérir des arguments, pour ou contre, sur les mérites de l'affaire de monsieur Letellier. La loi ne permet pas au gouvernement de Sa Majesté de la décider, et en conséquence, il ne se propose pas d'exprimer d'opinion à son sujet. Vous n'ignorez pas que les pouvoirs donnés par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, relatifs au renvoi d'office d'un lieutenant-gouverneur, ne sont pas confiés au gouvernement de Sa Majesté, mais au gouverneur-général.”

Quant à l'autre question, qui a trait à la révocation du lieutenant-gouverneur Letellier de Saint-Just, il s'exprime ainsi :

“ Il n'y a pas de doute que la constitution lui donne le droit indiscutable de renvoyer ses ministres, si pour quelque cause, il croit que son devoir l'y oblige.... L'esprit et l'intention de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord veulent que le terme d'office du lieutenant-gouverneur se prolonge, comme règle, jusqu'à l'expiration du nombre d'années spécialement mentionné, et que la prérogative de révocation ne soit exercée que dans les circonstances les plus graves.”

Ce qui montre parfaitement que le gouvernement impérial désapprouvait l'attitude du gouvernement canadien et demandait la reconsidération de la question. Sir M. H. Beach priait ensuite le gouvernement canadien “ de considérer de nouveau la décision qu'il devait prendre relativement à l'affaire Letellier.” Il espérait que, sans aucun doute, nos ministres tiendraient compte de l'esprit de la loi et de l'avis des ministres impériaux.

Le secrétaire des colonies ne connaissait nullement les personnes avec lesquelles il était en relations, s'il pensait qu'une reconsidération fût chose possible. Telle a été, cependant, sa généreuse conclusion, et il insistait pour qu'elle fût

adoptée à tout prix. Nous avons, maintenant, l'opinion exprimée d'une façon bien catégorique par Son Excellence le gouverneur-général. Il dit dans sa dépêche, après avoir parlé de la visite de sir John et de son entrevue avec lui :

“ J'ai dit à Sir John qu'il devait comprendre, d'après ce que je lui avais dit déjà sur la question, que je ne pouvais pas approuver la politique qu'il recommandait, mais je lui ai demandé d'exposer ses raisons par écrit, lui disant que j'indiquerais de même mes objections à sa politique. Il me fit entendre qu'il suivrait ma recommandation. Je lui ai dit de plus que je considérais que la révocation du lieutenant-gouverneur constituerait un dangereux précédent.”

Ainsi donc, s'appuyant sur des motifs constitutionnels, lord Lorne a désapprouvé l'avis de ses ministres, a refusé de l'accepter, et bien plus a donné à entendre que s'il le faisait, il créerait un dangereux précédent. Son Excellence a demandé au premier ministre d'exposer ses opinions par écrit et il s'est lui-même engagé à donner les siennes de la même façon. Ces opinions ont-elles été mises par écrit ? Je n'ai d'autre moyen de m'en assurer que par ce qu'on peut en inférer du mémoire de l'honorable premier ministre dont je vais parler dans un instant.

Le gouverneur-général, à la suite de cette première entrevue, dans laquelle il a repoussé l'avis de son ministre, était porté à croire que le premier ministre, ainsi que lui, exposeraient leurs raisons par écrit et que cette correspondance servirait de base à une discussion, ou bien encore il supposait que la correspondance en resterait-là, étant bien disposé à ne pas faire de concession. Mais cette entrevue qui a eu lieu le 29 mars a été suivie par une autre, mercredi, le 2 avril, dans laquelle le premier ministre produisit le projet d'une communication qu'il se proposait de faire à la Chambre et qu'il a soumis à l'approbation de Son Excellence.

Elle était conçue en ces termes :

“ Sir John Macdonald s'étant rendu auprès de Son Excellence le gouverneur-général, l'a informé qu'à la suite de la résolution adoptée par le Sénat, à la dernière session du parlement, et de celle adoptée par la Chambre des Communes durant la session actuelle, les aviseurs de Son Excellence sont d'opinion que l'utilité de l'honorable M. Letellier, comme lieutenant-gouverneur de Québec a cessé, et qu'ils ont conseillé dans l'intérêt public, de le renvoyer de sa charge. Alors il a plu à Son Excellence de déclarer qu'il n'existait pas de précédents pour nous guider, vu que le système fédératif inauguré par l'acte de l'Amérique Bri-

tannique du Nord, de 1867, a été, jusqu'à cette époque, inconnu dans la Grande-Bretagne ou ses colonies ; que la décision prise dans le cas actuel aurait pour objet de régler pour l'avenir les relations entre le gouvernement fédéral et celui des provinces, en ce qui concerne la charge de lieutenant-gouverneur ; et qu'en conséquence elle jaugeait opportun de soumettre l'avis qui lui était présenté, ainsi que l'ensemble de la question et les circonstances qui l'accompagnent, à l'examen du gouvernement de Sa Majesté qui transmettra ses instructions.”

Si j'ai bonne mémoire ce message a été soumis le jour suivant, le 3 avril. Il a produit immédiatement une vive impression sur la Chambre, et a porté les honorables députés, de la droite et de la gauche, à conclure que, non-seulement Son Excellence avait rejeté l'avis de ses ministres, mais que, contrairement à leur avis, elle avait résolu de soumettre la question en Angleterre pour “ examen et instructions,” selon les expressions de la communication, et personne d'entre nous n'a oublié la chaleur avec laquelle l'honorable député de Laval (M. Ouimet), l'honorable représentant de Bagot (M. Mousseau), ainsi que quelques-uns des honorables membres de cette Chambre ont désavoué en termes violents Son Excellence le gouverneur-général, le représentant comme foulant aux pieds les libertés du peuple, ainsi que le gouvernement responsable, et bravant les principes en vertu desquels nous sommes gouvernés. L'honorable chef du gouvernement et ses collègues ont entendu ces dénonciations, mais ils n'ont pas prononcé une parole pour indiquer que ce n'était pas à l'instigation de Son Excellence que la question était déferée en Angleterre, mais bien à celle du gouverneur lui-même.

Nous ne savons pas, et nous ne devons pas savoir non plus, ce qui s'est passé entre Son Excellence et ses aviseurs, avant que la question fut entrée dans sa seconde phase, mais nous savons que quatre jours après que la communication a été soumise, l'honorable représentant d'Hochelega (M. Desjardins) a posé une question en Chambre à laquelle l'honorable premier ministre a fait la réponse suivante :

“ Je suis heureux que mon honorable ami ait posé cette question. Je dois déclarer, en réponse à l'honorable député, que le ministre des postes s'embarquera à bord du prochain steamer canadien, avec le consentement du gouverneur-général, dans le but d'appuyer l'avis donné par le gouvernement à l'effet de démettre le lieutenant gouverneur

Letellier. Il sera peut être accompagné d'un autre délégué. Quoiqu'il en soit, il part samedi prochain. Je n'ai pas besoin d'ajouter que le fait que nous retenons nos portefeuilles, à l'heure présente, démontre que le gouverneur-général n'a pas déferé cette question contre notre avis et que, si nous restons en fonctions, c'est que nous sommes responsables de l'action du gouverneur-général."

Ceci montrait encore à la Chambre, d'une façon concluante, que c'était le gouverneur-général qui renvoyait la question en Angleterre, mais que ses ministres acceptaient généreusement la responsabilité de son acte, tandis qu'en réalité le gouverneur-général avait cédé sur un point afin de se conformer à l'avis de ses ministres qui voulaient que la question fût déferée en Angleterre pour "examen et instructions." Ainsi donc la Chambre a été complètement trompée par le gouvernement, au sujet de la véritable position de Son Excellence le gouverneur-général et de ses ministres, et l'on fit peser sur le gouverneur tout l'odieux d'une violation du gouvernement responsable, selon les expressions énergiques des honorables députés de Bagot et de Laval.

Plus heureux que nous les honorables messieurs connurent la vérité sur tous les faits relatifs à cette affaire, et c'est pourquoi ils employèrent toutes les excuses possibles pour ne pas présenter leur motion, dès qu'ils s'aperçurent qu'elle était dirigée, non contre le gouverneur-général mais contre ses ministres. On a eu recours à tous les moyens pour repousser la motion de l'honorable député de Bagot qui, apparemment n'a pas ignoré un instant qu'il y avait à dire à la Chambre quelque chose qui lui a toujours été tenu caché et dont elle n'a eu connaissance que lorsque les pièces ont été soumises au parlement général.

J'ai pensé qu'il était absolument nécessaire de placer la question sous son véritable jour dans les journaux de la Chambre et le compte-rendu de ses débats afin qu'à l'avenir la position d'un gouverneur-général et de ses avisés soit parfaitement comprise, et que si les honorables messieurs siégeant à la droite enregistrèrent leur vote contre la motion que j'ai l'intention de soumettre, ils aient à voter malgré la lumière répandue sur cette question depuis que nous l'avons discutée à la dernière session.

Je ne veux pas discuter le mémorandum de l'honorable monsieur, joint aux délé-

gues envoyées en Angleterre, mais il y a certains points qui me paraissent mériter une attention spéciale. On nous dit, au sujet du lieutenant-gouverneur Letellier et d'autres gouverneurs:

"Une personne étrangère à Québec peut naturellement se demander le but que M. Letellier se proposait en renvoyant ses ministres. Il avait, croit-on, un but distinct et spécial. Les élections générales pour le parlement du Canada, devaient nécessairement avoir lieu en 1878 et alors le ministère dont M. Letellier avait été un membre éminent, comme la chose a été dite, devait se présenter devant le pays pour rendre compte de son administration. A cause de l'influence traditionnelle du gouvernement dont il a été question, il était d'une importance politique évidente pour cette administration, que cette influence fût exercée en sa faveur. De là l'anxiété qui a porté le gouverneur Letellier à oublier sa position pour renvoyer ses ministres qu'il savait opposés en politique au ministère fédéral et d'y substituer un cabinet qui agirait de concert avec lui et emploierait le patronage de la province pour gagner les élections fédérales."

Tout ceci a été écrit inconsidérément. L'honorable monsieur ne peut avoir eu connaissance d'aucune chose qui puisse le justifier d'attribuer de semblables motifs au lieutenant-gouverneur Letellier et de parler de lui en termes si offensants. Il est dit, dans le document, qu'il était membre de l'administration, au moment de sa nomination, et l'honorable monsieur a certainement mentionné cela dans le but de faire naître l'impression que le fait seul d'avoir fait partie de mon administration était un argument contre sa nomination et en faveur de la présomption qu'il a agi à tort, d'une manière inconstitutionnelle, et dans les intérêts de son parti politique.

Quels sont les gouverneurs choisis par l'honorable monsieur? Il a nommé le gouverneur Morris, membre de son administration depuis la Confédération. Les gouverneurs Adams Archibald, Howe, Howland, Robitaille, nommés par lui, ont tous également fait partie de son ministère. La dernière nomination a été celle de M. Wilmor, qui a été aussi dans son administration. Autant que jé puis me rappeler, à l'exception de M. John Crawford, ancien lieutenant-gouverneur d'Ontario et de M. Haviland, tous les gouverneurs ont appartenu au cabinet de l'honorable monsieur. Mon honorable ami, le député de Bothwell, me rappelle que le lieutenant-gouverneur Caron n'a pas fait partie de l'administration de l'honorable

ministre, depuis la Confédération, mais il a sans doute été son collègue autrefois.

SIR JOHN A. MACDONALD : Non, jamais.

M. MACKENZIE : Alors mes souvenirs me font défaut. Dans tous les cas il n'y a pas à nier que huit d'entre eux ont fait partie de ce ministère et sont par conséquent sujets au reproche contenu dans le mémoire.

Dans toutes nos provinces, la plus haute dignité est attachée au titre de lieutenant-gouverneur. C'est un poste, à mon avis qui doit être rempli par les hommes politiques les plus respectés, car il ne confère pas seulement une dignité mais un rang. Ce titre accorde à celui qui en est investi une position sociale et politique dans le pays ; c'est pour cela qu'il a toujours été très recherché et je ne pense pas qu'il soit généreux de conclure qu'aucun de ces messieurs ait accepté la nomination de lieutenant-gouverneur, comme on reproche à M. Letellier de l'avoir fait, dans le but déterminé d'employer son influence officielle, dans l'intérêt de ses amis.

Je suis certain, pour ce qui me concerne, en ma qualité de membre et de chef de l'ancienne administration, que pendant que l'honorable monsieur occupait ce poste et que j'étais à la tête des affaires, il n'y a eu entre nous aucun pour-parler, au sujet des affaires politiques de cette province ou du Canada en général et qu'il ne m'a ni donné ni demandé d'avis au sujet d'une ligne de conduite à adopter.

Je crois qu'il est de mon devoir de faire cette déclaration, afin de venger un homme que je considère comme ayant été fort maltraité et pour lequel j'ai la plus grande estime, en qualité d'ami personnel.

D'autres passages insinuent que M. Turcotte a été mandé et qu'il a accepté le poste d'Orateur, en présence de M. Letellier et de M. Joly. Je n'ai rien su de cela, mais on m'a dit que c'était contraire à la vérité. Une autre passage du memorandum de l'honorable monsieur contient ce qui suit :

“Ce cas excepté, on ne s'est jamais plaint qu'aucun lieutenant-gouverneur ait laissé influencer ses actes par ses prédilections de parti. Il (M. Letellier) était un membre éminent du ministère de M. Mackenzie et chef de son gouvernement dans le Sénat. Il lui était donc essentiellement nécessaire, dans sa nouvelle position, d'éviter de se laisser guider, même en apparence, par ses sympathies de parti. Au

M. MACKENZIE.

lieu de cela, tout porte à croire qu'il a accepté sa charge avec l'intention bien établie d'exercer son influence officielle au bénéfice de ses amis.”

Il est encore plus indigne, s'il est possible, de la part de l'honorable monsieur, d'avoir fait figurer une telle déclaration dans ce memorandum. L'honorable monsieur montre son inconséquence lorsqu'il dit : Dans le but d'éviter la difficulté, quoique M. Joly se fut assuré une majorité....

UNE VOIX : Non.

M. MACKENZIE : Mon honorable ami dit non. Dans tous les cas il a administré les affaires, ce qui était impossible sans majorité. L'honorable monsieur dit que les élections locales qui ont eu lieu immédiatement après le renvoi des ministres de M. Letellier, n'ont pas été faites sur cette question, mais sur les mérites des administrations Joly et DeBoucherville, et qu'au contraire cette affaire a été principalement agitée aux élections fédérales qui ont eu lieu quelques mois plus tard, et qui ont donné une forte majorité au gouvernement actuel, tandis que le gouvernement local qui avait commis la faute—si faute il y a—a été appuyé par les élections locales.

Je n'ai jamais lu un document officiel qui soit plus indigne que celui-là d'un ministre éminent. L'honorable monsieur s'exprime ainsi relativement à la position de la Chambre locale à ce moment :

“Malgré l'achat de l'Orateur, un vote de non-confiance a été adopté par l'assemblée législative et une résolution semblable a été votée par la Chambre haute. M. Joly, cependant, n'a pas résigné comme il aurait dû le faire. Il a gardé son portefeuille et a continué à administrer les affaires du pays.”

Quelle honte qu'il n'ait pas résigné. Il a eu l'inconvenance d'insister, comme le pense l'honorable monsieur, pour faire adopter ses lois par la Chambre. Il a refusé de résigner parce que la Chambre avait voté et les subsides et ses lois. C'est là sans doute une grande inconvenance. Je pense que l'honorable monsieur qui est à la tête du gouvernement ne serait nullement porté à résigner après avoir fait adopter ses lois par le parlement et fait voter les subsides.

SIR JOHN A. MACDONALD : Faites adopter un vote de non-confiance, et vous me verrez disposé à résigner.

M. MACKENZIE : Nous verrons alors si l'honorable ministre résignera lorsque

le vote aura été pris sur la motion que je vais présenter. Je ne puis concevoir qu'il soit possible que l'honorable député de Bagot et ses collègues puissent voter contre cette résolution, et nous verrons alors si le ministère. résignera.

Le document continue en ces termes :

“ M. Joly n'a pas résigné, comme il aurait dû le faire. Il a réussi à faire voter les subsides et ce fait est cité comme une preuve de la confiance solide que la Chambre avait en lui. Mais le refus des subsides est un procédé d'un autre âge, qui a été depuis longtemps remplacé en Angleterre par les votes de non-confiance ; c'est pour cela que l'opposition de Québec a voté les subsides. ”

Que l'on s'imagine M. Chapleau, qui est un homme politique distingué en même temps que remarquablement modéré, un homme qui ne s'est jamais montré dur envers ses adversaires, qui n'a jamais eu que des idées conciliatrices en fait de politique, résignant dans de semblables circonstances, ce n'est pas lui qui aurait pris cette détermination.

Mon honorable ami, qui siège en arrière, (M. Angers) est aussi un charmant homme. Ces honorables messieurs, plutôt que d'avoir recours à un procédé suranné, quoique parfaitement parlementaire, résolurent de voter généreusement les subsides à un gouvernement qu'ils voulaient renverser. On ne saurait trop apprécier un semblable sacrifice. On ne peut moins faire que de s'arrêter pour admirer ces hommes qui ont un tel respect pour la pratique parlementaire moderne, qu'ils ne voudraient, pour aucune raison, recourir à l'ancien procédé de refuser les subsides.

Mais l'honorable monsieur oublie une petite circonstance relative à ce procédé antique. Il oublie que si la Chambre haute n'y avait eu recours, M. Joly serait encore au pouvoir. Le parti De-Boucherville considérait que c'était un procédé antique et injustifiable que de refuser les subsides dans la Chambre basse, mais que ce refus, venant de la Chambre haute, n'avait plus le même caractère. J'étais au contraire sous l'impression que nos usages constitutionnels obligeaient la Chambre haute d'adopter les subsides votés par la Chambre basse. Dans deux occasions seulement la Chambre des Lords a essayé de s'écarter de ce principe, mais elle a été obligée de céder et n'a pas eu recours de nouveau à ce procédé.

Mais ici nous voyons une Chambre,

dont le devoir était d'accorder des subsides à M. Joly, les lui refuser. Au point de vue constitutionnel, elle avait le droit de le faire. Tels sont les points principaux de ce remarquable mémoire. Il ressort de tout ceci une chose évidente, c'est que si la révocation du lieutenant-gouverneur Letellier de Saint-Just était justifiable pour les raisons données dans le mémoire présenté par l'honorable ministre à Son Excellence, alors tout lieutenant-gouverneur serait dorénavant susceptible d'être révoqué sous le moindre prétexte politique. S'il est vrai que tout homme qui accepte la position de lieutenant-gouverneur, s'expose à voir attaquer ses vues et ses motifs, et à être démis par ce parlement s'il lui est arrivé d'avoir professé autrefois des opinions contraires à celles du gouvernement, c'est porter un dernier coup à l'honneur dans nos cercles politiques, et mettre fin à ces relations indépendantes entre le gouvernement fédéral et les gouvernements des provinces, qu'avait en vue l'Acte de la Confédération.

Mais je crois que l'opinion publique de la province de Québec a été hostile à la conduite de l'honorable ministre, comme elle l'a montré en soutenant l'administration de M. Joly. Accepterons nous la révocation du gouverneur pour des raisons de l'ordre de celles qui sont contenues dans le mémoire sans protester énergiquement ? S'il en était ainsi nous approuverions un acte du gouvernement de nature à amener le renversement des principes sur lesquels repose notre constitution, principes en vertu desquels nous ne devons pas intervenir dans les affaires d'administration intérieure des provinces. Laissons aux législatures des provinces toutes les prérogatives qui leur ont été accordées par la constitution.

Nous n'avons pas à intervenir dans le renvoi des ministres du lieutenant-gouverneur, que sa décision soit sage ou non. Il a appelé un député à composer une administration, qui fut d'ailleurs formée, chacun des ministres en particulier remporta son élection et les élections provinciales furent favorables à la nouvelle administration, qui a gouverné la province pendant un an et demi. Je maintiens, en supposant pour un instant que les appréciations de l'honorable ministre sur la question soient justes, que le renvoi du cabinet De-Boucherville a porté à la constitution une atteinte moins grave, que celle qu'elle

aurait reçue si le gouvernement fédéral n'était pas intervenu.

Je me propose de venir en aide à la mémoire de la Chambre, en présentant cette motion qui contient les principaux points, tels que je veux les exposer. J'aurais aussi à traiter certaines questions relatives à cette affaire, mais je ne voudrais pas retarder les délibérations de la Chambre. Je présente donc la motion suivante :

“ Que tous les mots après “ que ” soient retranchés et remplacés par les suivants :

“ Quo l'honorable Luc Letellier de Saint Just a été révoqué de la charge de lieutenant-gouverneur de la province de Québec d'après le principe que son utilité avait cessé ; l'on en est arrivé à cette conclusion, parce que le Sénat, en 1878, et la Chambre des Communes, en 1879, adoptèrent des résolutions condamnant l'action prise par le lieutenant-gouverneur Letellier en renvoyant ses ministres, bien que la raison ainsi assignée, (dans le mémoire de sir John A. Macdonald en date du 2 avril 1879) ne constitue pas un motif suffisant aux termes de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867.

“ Qu'immédiatement après le renvoi de ses ministres, le 2 mars 1878, le lieutenant-gouverneur Letellier fit appeler l'honorable monsieur Joly, et le chargea de former une nouvelle administration ; ce dernier réussit à la former, assumant constitutionnellement et virtuellement la responsabilité de l'acte du lieutenant-gouverneur, et demeura en charge pendant une période de 18 mois, après avoir subi l'épreuve d'une élection générale.

“ Que pendant la session du parlement fédéral en 1878, sir John A. Macdonald proposa la résolution suivante :

“ Qu'il soit résolu par cette Chambre, que l'acte que vient de commettre le lieutenant-gouverneur de la province de Québec en renvoyant ses ministres, manque de sagesse, dans les circonstances, et est de nature à renverser la position faite aux aviseurs de la couronne depuis que le principe du gouvernement responsable a été mis en pratique dans les colonies de l'Amérique Britannique du Nord.

“ Que cette motion fut rejetée par une grande majorité, le vote enregistré étant de 112 contre 70.

“ Qu'une motion identique fut présentée à la session suivante, dans un nouveau parlement, par monsieur Mousseau, député de Bagot, qu'elle fut soutenue par sir John A. Macdonald et les membres de son cabinet, et remportée par un vote de parti dans la stricte acception de ce mot.”

Qu'il n'appert pas que sir John A. Macdonald et ses collègues prirent aucune mesure hostile au lieutenant-gouverneur Letellier, si ce n'est après la présentation de la motion de M. Mousseau, bien qu'ils eussent été en charge pendant plus de cinq mois ;

Que le 29 mars 1879, sir John A. Macdonald se rendit, en qualité de premier ministre, auprès de Son Excellence le gouverneur-général,

et lui fit connaître la décision prise par son cabinet. Cette décision portait que l'utilité de M. Letellier avait cessé, et qu'il devait être révoqué de sa charge ;

Que Son Excellence répondit qu'il (sir John A. Macdonald) “ devait savoir, d'après ce qu'elle lui avait déjà dit à ce sujet, qu'elle ne pouvait pas adopter la politique qu'il recommandait.” Son Excellence ajouta ensuite : “ Qu'elle regardait la révocation du lieutenant-gouverneur comme un dangereux précédent à établir.”

Que le 2 avril, quatre jours après le refus de Son Excellence d'agir suivant l'avis de ses ministres, sir John A. Macdonald se rendit de nouveau auprès de Son Excellence, et “ comme moyen terme , suggéra que la question soulevée par la révocation du lieutenant-gouverneur de Québec fut déferée au gouvernement de Sa Majesté.” — auquel avis ou à laquelle suggestion le gouverneur-général “ se rendit.”

Qu'alors sir John A. Macdonald lui donna communication de la copie d'une déclaration qu'il se proposait de faire à la Chambre à ce sujet ; elle était conçue dans les termes suivants :—

“ Sir John Macdonald s'étant rendu auprès de Son Excellence le gouverneur-général, l'a informé qu'à la suite de la résolution adoptée par le Sénat, à la dernière session du parlement, et de celle adoptée par la Chambre des Communes durant la session actuelle, les aviseurs de Son Excellence sont d'opinion que l'utilité de l'honorable M. Letellier, comme lieutenant-gouverneur de Québec a cessé, et qu'ils ont conseillé dans l'intérêt public, de le révoquer de sa charge. Alors il a plus à Son Excellence de déclarer qu'il n'existait pas de précédents pour nous guider, vu que le système fédératif inauguré par l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, de 1867, a été, jusqu'à cette époque, inconnu dans la Grande-Bretagne ou ses colonies ; que la décision prise dans le cas actuel aurait pour objet de régler pour l'avenir les relations entre le gouvernement fédéral et celui des provinces, en ce qui concerne la charge de lieutenant-gouverneur ; et qu'en conséquence elle jugeait opportun de soumettre l'avis qui lui était présenté, ainsi que l'ensemble de la question et les circonstances qui l'accompagnaient, à l'examen du gouvernement de Sa Majesté qui transmettra ses instructions.”

Que le 3 avril 1879, sir John A. Macdonald donna lecture de la déclaration ci-dessus, en Chambre, sans y ajouter d'explications ; que l'impression générale de la Chambre, fut que Son Excellence, sans recourir à l'avis de ses ministres, avait décidé de déferer la question au gouvernement impérial “ pour considération et instructions.”

Que, comme résultat de cette impression, M. Mousseau donna, le 4 avril, avis de la motion suivante :

“ Que cette Chambre est d'opinion que le fait de soumettre l'avis du conseil privé du Canada, à la révision des aviseurs de Sa Majesté en Angleterre, sur des questions qui ne présentent qu'un caractère purement administratif, comme celle de révocation du lieutenant-gouverneur Letellier, aux termes de l'Acte de l'Amérique-Britannique du Nord, de 1867,”

est subversif des principes du gouvernement responsable accordé au Canada.”

Que M. Ouimet, député ministériel, prononça dans la même occasion, le discours suivant de son siège en Chambre :

“ Je me lève comme représentant du peuple dont les droits, à mon avis, ont été foulés aux pieds par le gouverneur-général qui, selon moi, a agi inconstitutionnellement L'illus re lord qui est actuellement gouverneur du Canada, croit—du moins sa manière d'agir le donne à entendre—qu'il a le droit de rejeter l'avis de ses ministres sur une question purement et simplement d'administration interne Depuis 28 ou 30 ans, j'avais toujours cru que nous jouissions du gouvernement responsable. J'ai appris, cet après-midi, que je me trompais et que le gouvernement responsable n'existe plus en Canada, puisque l'avis d'un ministre soutenu par une majorité de 85 dans une Chambre de 180 représentants, a été rejeté, et qu'il faut le soumettre à l'Angleterre La vraie question n'est pas maintenant de savoir si le verdict de la Chambre est équitable, si M. Letellier a eu tort ou raison. La question est celle-ci : la Chambre doit-elle laisser le gouverneur-général rejeter l'avis de ses ministres.”

Que sir John A. Macdonald, dans la même occasion, confirma davantage la croyance que Son Excellence avait décidé de déferer la question au gouvernement impérial contrairement à l'avis de ses ministres, en omettant, après l'expression des opinions ci-dessus citées, d'établir les faits sous leur jour véritable, ou de corriger les fausses impressions créées par la ligne de conduite adoptée, et aussi en se servant des paroles suivantes en réponse à M. Ouimet :

“ J'en viens maintenant aux observations de l'honorable préopinant et à sa déclaration portant que le noble lord qui est à la tête du gouvernement, avait enfreint la constitution en adoptant la ligne de conduite qu'il se propose de suivre. Je ne saurais admettre, avec mon honorable ami que la constitution a été violée Comme représentant de la Reine, il nous dit qu'il va demander des instructions spécifiques à notre commune souveraine. Il n'y a là rien d'inconstitutionnel. J'aurais été heureux, satisfait—et, je crois, avec raison—de voir notre avis accepté.”

“ Que le 7 avril, quatre jours après, il assumait, pour la première fois, devant la Chambre la responsabilité de la mesure prise à ce sujet, en s'exprimant dans les termes suivants :

“ Je n'ai pas besoin d'ajouter que le fait que nous retenons nos portefeuilles, à l'heure présente, démontre que le gouverneur-général n'a pas déferé cette question contre notre avis, et que, si nous restons en fonctions, c'est que nous nous tenons pour responsables de l'action du gouverneur-général.” Mais la Chambre demeura néanmoins sous l'impression que le renvoi en Angleterre était dû à l'initiative prise par Son Excellence le gouverneur-général, et non aux avis de ses ministres.

“ Que Son Excellence le gouverneur-général dans sa dépêche du 9 avril adressée au secrétaire d'Etat pour les colonies, dit, après avoir cité la déclaration de sir John A. Macdonald en date du 7 du même mois :

“ Les citations, qui précèdent font voir que

je n'ai pas agi contrairement à l'avis de mes ministres, en soumettant la question de la révocation du lieutenant-gouverneur de Québec au gouvernement de Sa Majesté. Cette dépêche a été lue par sir John A. Macdonald, qui s'est déclaré satisfait de la manière dont sont relatés les incidents des conversations qui ont eu lieu entre nous.”

“ Que dans l'opinion de cette Chambre, le fait de soumettre l'avis du conseil privé à la révision de Sa Majesté en Angleterre, sur des questions qui revêtent un caractère purement administratif, tel que celui impliqué dans la révocation du lieutenant-gouverneur Letellier, aux termes de l'“ Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867,” tend à renverser le principe du gouvernement responsable mis en pratique en Canada.”

M. OUIMET : A la dernière session, j'ai demandé, avec mes honorables amis, la révocation de l'honorable M. Letellier pour deux raisons. Nous nous sommes plaint qu'il avait agi comme partisan, et les documents qui ont été soumis à la Chambre ont montré que non-seulement il avait agi injustement avec ses aviseurs, mais bien plus, qu'il s'était fait leur espion, en divulguant les secrets d'Etat qui existaient entre eux. Le second motif de plainte, qui a été également révélé par les documents dont j'ai parlé, est que l'honorable M. Letellier a fait de fausses représentations dans le mémoire contenant sa défense, qu'il a envoyé au gouverneur-général.

Sans développer ces motifs de plainte, je dirai que le résultat de notre conduite, le résultat de l'étude la plus sérieuse de la question devant cette Chambre, a été l'affirmation du principe posé dans la motion de l'honorable député de Bagot, c'est à dire que l'acte commis par le lieutenant-gouverneur Letellier était inconstitutionnel et subversif des principes du gouvernement responsable, et cela a été affirmé par une majorité de quatre-vingt-cinq. Que demandait ce vote ? Je soutenais à cette époque, et je soutiens encore, que le devoir bien défini des aviseurs du gouverneur-général de ce pays était de donner leur avis à l'effet que l'utilité du lieutenant-gouverneur Letellier avait cessé d'exister.

Cet avis a été donné. Il n'a pas été mis immédiatement à exécution, et nous ne savions pas, à l'époque, quels étaient les raisons du délai. Mais la correspondance qui a été soumise à cette Chambre, montre pourquoi Son Excellence n'a pas cru devoir agir immédiatement sur cet avis. Sa correspondance révèle le fait que l'avis

a été donné par l'honorable premier avec un courage digne d'éloges, car il mettait en danger sa position de premier ministre fédéral. Ne connaissant pas les circonstances, ignorant les difficultés dont le gouvernement se trouvait entouré à l'époque, je me suis levé dans cette Chambre et j'ai même prononcé à l'adresse du gouvernement des paroles de méfiance, car je considérais qu'il n'allait pas assez vite et qu'il ne se rendait pas aux désirs de la Chambre en n'insistant pas pour que son avis fut accepté et la question promptement décidée.

Nous avons appris que la question devait être soumise en Angleterre, et nous avons accepté cette décision. Comme je l'ai déclaré alors nous n'avions rien à dire. L'honorable chef de l'opposition doit se rappeler que lorsque la motion de l'honorable député de Bagot a été soumise à la Chambre, lui et ses amis ont montré leur répugnance à voter pour un principe qui est affirmé dans les résolutions qu'il vient de présenter. Nous avons dit à l'époque : nous sommes seuls : nous ne pouvons rien faire ; attendons la réponse du gouvernement impérial ; si cette réponse affirme le principe que le gouvernement était dans son droit en donnant cet avis, alors nous serons satisfaits, parce que le principe essentiel de la résolution de l'honorable député de Bagot se trouvera affirmé par les autorités impériales.

Le principe essentiel, le plus important de notre constitution, sera affirmé par la plus haute autorité de l'empire anglais et la question sera réglée une fois pour toutes. Heureusement — et je crois que nous avons à nous féliciter de ce résultat — la réponse arriva, contenant une affirmation de ce principe essentiel, savoir que dans toutes les affaires locales, les décisions des aviseurs légaux de la couronne sont finales et ne doivent, dans aucun cas, être envoyées en Angleterre pour y être revisées.

Mais nous avons obtenu un autre résultat, c'est-à-dire l'affirmation du principe, que nous avons soutenu avec la majorité de la Chambre, qu'un lieutenant-gouverneur qui agit avec un esprit de partisan, comme M. Letellier, un lieutenant-gouverneur qui prostitue sa position en faveur d'un parti politique, ne doit plus être maintenu dans sa position. Puisque nous avons obtenu ces deux résultats, que

M. OUMET.

vient nous demander aujourd'hui l'honorable député de Lambton ?

Il nous demande de censurer le même gouvernement qui a obtenu pour nous les deux objets que nous avions en vue l'an dernier. Je ne pense pas que l'honorable député de Lambton (M. Mackenzie), agisse avec justice vis-à-vis du gouvernement et de lui-même, lorsqu'il nous demande de prendre une mesure rétrograde et d'affirmer au moyen d'un vote de non-confiance contre le gouvernement, un principe que je reconnais comme juste, mais que, pour des fins politiques, il ne considérerait pas comme tel l'année dernière.

M. LAURIER : J'ai toujours maintenu qu'il n'appartenait pas au parlement de décider de l'acte accompli par le lieutenant-gouverneur Letellier en renvoyant ses ministres. Le parti libéral n'a cessé de soutenir que la population de la province de Québec était seule compétente à déclarer si l'acte était juste ou injuste, et je partage encore cette opinion. Pour cet acte, juste ou injuste comme on voudra l'apprécier, l'ex-lieutenant-gouverneur a subi la peine la plus sensible qu'on pouvait lui infliger, et il doit au moins avoir le droit de s'attendre à ce que ses motifs ne soient pas attaqués, et à ce qu'on ne lui attribue pas sans preuve des intentions blâmables.

L'honorable député qui vient de prendre la parole (M. Ouimet) a dit que le lieutenant-gouverneur Letellier s'était rendu passible de destitution pour plusieurs raisons, entre autres, pour avoir divulgué des secrets d'Etat. Je ne vois la preuve d'aucune de ces accusations dans les documents qui ont été soumis à la Chambre. Le seul exemple de la divulgation de secrets d'Etat nous a été fourni, l'an dernier, par l'honorable premier ministre, lorsqu'il nous a fait connaître les négociations entre Son Excellence et ses aviseurs à Ottawa. Sa déclaration à la Chambre était conçue en ces termes :

“ Sir John A. Macdonald s'étant rendu auprès de Son Excellence le gouverneur-général, l'a informé qu'à la suite de la résolution adoptée par le Sénat, à la dernière session du parlement, et de celle adoptée par la Chambre des Communes, durant la session actuelle, les aviseurs de Son Excellence sont d'opinion que l'utilité de l'honorable M. Letellier, comme lieutenant-gouverneur de Québec a cessé, et qu'ils ont conseillé, dans l'intérêt public, de le révoquer de sa charge. Alors il a plu à Son Excellence de déclarer qu'il n'existait pas de précédents pour nous guider, vu que le système

fédératif, inauguré par l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, de 1867, a été, jusqu'à cette époque, inconnu dans la Grande-Bretagne ou ses colonies; que la décision prise, dans le cas actuel, aurait pour objet de régler pour l'avenir les relations entre le gouvernement fédéral et celui des provinces, en ce qui concerne la charge de lieutenant-gouverneur; et qu'en conséquence elle jugeait opportun de soumettre l'avis qui lui était présenté, ainsi que l'ensemble de la question et des circonstances qui l'accompagnent, à l'examen du gouvernement de Sa Majesté qui transmettra ses instructions."

Je proteste de la façon la plus énergique contre cette déclaration, et je dis qu'en examinant de la manière la plus minutieuse la correspondance soumise à la Chambre, on ne peut rien y découvrir à l'appui de l'assertion du premier ministre. La simple chance de gagner quelques sièges aux élections fédérales, grâce au patronage provincial, est certainement un motif bien insuffisant pour commettre un acte qui entraîne d'aussi grands risques que celui du renvoi des ministres par un lieutenant-gouverneur. Quellesque soient ses affections politiques, ce motif ne peut être considéré comme suffisant pour une action qui comporte d'aussi sérieuses conséquences. Cette assertion est d'autant plus regrettable qu'elle était entièrement inutile au développement des arguments exposés dans le mémoire de l'honorable premier ministre.

La doctrine établissant que le lieutenant-gouverneur peut être révoqué, non-seulement pour fautes d'administration, mais simplement pour le fait de son impopularité, n'avait pas besoin d'être appuyée d'un motif aussi grave. En admettant que cette doctrine soit exacte, le tort que l'on reproche au lieutenant-gouverneur était suffisant pour motiver sa révocation.

Mais on a affirmé depuis qu'il était guidé par un mobile injuste et animé de l'esprit de parti; qu'il me soit permis d'examiner sa conduite. Les faits établis, avant et depuis, sont de nature à affermir la conviction que ses motifs, n'étaient pas autres que ceux qui ont été énoncés dans son mémoire, c'est-à-dire qu'il voulait sauver la province d'un grand malheur qui la menaçait. Il me semble que ces motifs doivent être exposés avec impartialité et non mal représentés.

Quel était l'état de la province lorsqu'il a renvoyé ses ministres? Elle avait été conduite sur la pente de la banqueroute par l'extravagance des administrations qui se sont succédées. Pour la première fois

la province avait à se trouver en face d'un déficit, qui devait être comblé par les aviseurs du lieutenant-gouverneur. Au lieu d'essayer d'y suppléer par une pratique d'économie et de retranchement, ils proposaient d'imposer une taxe additionnelle d'environ \$275,000. Une autre loi, devant entraîner des conséquences graves avait été présentée; elle ne peut être comparée qu'aux réglemens décrétés sous le règne du roi Jean.

Quelques municipalités avaient souscrit de l'argent pour aider à la construction des chemins de fer du gouvernement; elles avaient émis des débetures à certaines conditions qui ne furent pas remplies et en conséquence elles refusèrent le paiement, à moins d'y être contraintes par les cours. Le gouvernement proposa alors une loi mettant de côté la juridiction des tribunaux, et se constituant seul juge de l'accomplissement des conditions des souscriptions; en cas de non-paiement, le lieutenant-gouverneur en conseil était autorisé à émettre des brefs de saisie.

Jamais le lieutenant-gouverneur n'avait été consulté sur cette question, et il avait lieu de craindre que ce bill devient loi par la connivence de la Chambre qui était conduite et dominée par une coterie d'entrepreneurs de chemins fer. Que devait-il faire dans ces circonstances? Il avait à choisir entre deux alternatives: laisser agir ses aviseurs et plonger la province dans des embarras ou bien les arrêter et par là même sauver la situation. Il opta pour cette dernière et renvoya ses ministres qui avaient clairement méconnu leurs devoirs envers le peuple et la couronne.

On a dit depuis qu'il avait agi en partisan, mais la conduite de l'administration actuelle de Québec est la meilleure justification des motifs qui animaient le lieutenant-gouverneur.

Lorsque le gouvernement conservateur a été renversé, en 1878, le parti s'agita, prétendant que la couronne avait foulé aux pieds les droits du peuple; cette clameur a été le cri de ralliement pendant les dernières élections locales qui donnaient au peuple l'occasion de venger ses droits méconnus. Mais les électeurs n'envisagèrent pas la question à ce point de vue, et malgré les accusations portées contre eux, les ministres réunirent plus de partisans que jamais gouvernement libéral en avait comptés à Québec.

Aux élections fédérales le parti con-

servateur a été victorieux, et en conséquence, une nouvelle administration conservatrice prit les rêves du pouvoir. Les nouveaux députés de la droite avaient à peine pris leurs sièges qu'ils demandaient à grands cris la révocation du lieutenant-gouverneur Letellier. Ils auraient pu se contenter de leur premier triomphe, mais ils ne cessèrent de s'agiter que lorsque le lieutenant-gouverneur fut révoqué. Toutefois leur vengeance ne fut satisfaite que lorsque leurs adversaires perdirent le pouvoir, grâce à la connivence coupable du Conseil législatif qui refusa les subsides et à l'aide d'un traître à son parti qui a obtenu depuis sa récompense.

On pourrait supposer que rien ne manque à leur triomphe, mais non, il faudrait encore quelque chose pour les placer dans la position qu'ils ont déjà occupée. Ils n'ont pas encore repris la politique de taxes qui leur a valu leur congé. Monsieur Letellier est révoqué ; il a ressenti vivement le coup qui lui a été porté, sa santé est fortement ébranlée par les inquiétudes, mais il a la satisfaction de contempler son triomphe, convaincu que, même à l'heure de la vengeance conservatrice, ses adversaires n'essaient pas d'inaugurer de nouveau la politique qui a provoqué leur renvoi. Qui donc, en face de tels résultats, osera dire qu'il a été poussé à agir comme il l'a fait par le désir de servir son parti et non le pays ? S'il avait eu l'intention de servir son parti, au détriment du pays, il aurait agi différemment. Au lieu d'arrêter dès le principe cette législation tyrannique, il aurait laissé le champ libre à ses aviseurs pour leur permettre d'accomplir leur fatal projet néfaste et d'irriter le peuple jusqu'à ce qu'il se fût soulevé pour les classer du pouvoir.

Québec est maintenant délivré du fléau qui le menaçait. Quelle que puisse être l'opinion des avocats sur la constitutionnalité de sa conduite, la population de la province de Québec ne saurait oublier que la conduite de son ex-lieutenant-gouverneur n'a été inspirée que par l'intérêt qu'il lui portait. Qu'il ait agi ou non suivant la constitution, je soutiens qu'il n'était pas responsable de ses actes au parlement.

La question est de savoir de qui il était justiciable. On dit qu'étant fonctionnaire de la Confédération il était responsable de ses actes à cette Chambre.

M. LAURIER.

Mais quoique fonctionnaire fédéral et responsable, dans certaines occasions, à ce parlement, on doit admettre qu'il était responsable, dans quelques autres, à la population qu'il gouvernait. Il ne pouvait être traduit, pour les mêmes actes, devant deux tribunaux différents. Si cela est admis, il s'agit d'établir une ligne de démarcation, de façon à déterminer la responsabilité qu'il encourt vis-à-vis de l'administration fédérale et de la législature de Québec. A mon avis celle-ci serait la plus sûre : dans tous les cas où le lieutenant-gouverneur peut être tenu pour responsable, il est justifiable de ce parlement, mais de tous les actes commis par ses aviseurs, il n'a à répondre qu'à la population de la province de Québec.

Si cette manière de voir est juste, elle constitue la condamnation la plus énergique de la conduite du gouvernement fédéral, car le gouvernement qui a condamné M. Letellier a commis le même acte pour lequel il l'a punis.

Les adversaires de l'ex-lieutenant-gouverneur prétendent qu'il a dépassé les limites de ses prérogatives ; s'il en est ainsi, ils ont également dépassé la limite de leurs pouvoirs pour l'atteindre. Il n'a pas été amené devant le tribunal dont il était justiciable, mais une "Chambre étoilée" a été autorisée à le juger et le punir.

Je désire attirer spécialement l'attention de mes amis de Québec sur le précédent dont ils se sont faits l'instrument en établissant la doctrine que le lieutenant-gouverneur peut être révoqué, non-seulement pour fautes commises, mais simplement selon le bon plaisir du parlement fédéral, s'il juge qu'il est impopulaire ou incapable de remplir sa mission. La doctrine exposée dans le mémoire du premier ministre devra sembler dure aux conservateurs de Québec qui, j'en ai la conviction, seraient scandalisés si elle avait été promée par les libéraux. Si cette doctrine est admise, que deviendra l'indépendance des lieutenants-gouverneurs et, je dois l'ajouter, quelle sera leur utilité ? Ils deviendront des fonctionnaires inutiles, de simples machines, de véritables automates. Ils pourront donner des bals, des dîners, là se borneront leurs attributions. S'ils sont contents de leur mission, s'ils sont satisfaits de ne rien faire, de n'avoir jamais à s'occuper de la province à la tête de laquelle ils se trouvent

placés, s'ils peuvent se contenter de se mettre en spectacle dans les grandes occasions devant la population émerveillée et de prononcer les discours qui leur sont dictés, s'ils peuvent écouter avec patience les adresses qui ne leur sont pas ménagées et répondre de la façon la plus ambiguë aux questions qui leur sont posées, ils peuvent entretenir quelque espoir de se maintenir en place jusqu'à l'expiration de leur terme d'office.

Mais s'ils essaient d'aller au delà, ils s'exposent à être immédiatement révoqués parce que leur conduite peut être répréhensible au point de vue d'une certaine fraction de la population, même d'une minorité politique et quelquefois d'une minorité de la province appartenant à la majorité du parlement fédéral. Le lieutenant-gouverneur se trouve donc alors obligé de s'incliner et d'être forcé à abandonner son poste comme a été contraint de le faire M. Letellier.

En vertu de cette doctrine, le lieutenant-gouverneur se trouve à bord du navire de l'Etat, non comme capitaine, non comme simple matelot, mais comme vulgaire ornement. Pour le bien qu'il pourrait aussi accomplir, il serait mieux que sa charge n'existât pas.

J'ai la conviction que mes honorables amis de la province de Québec ne s'attendaient pas à ce résultat lorsque, pour la première fois, ils ont demandé la révocation du lieutenant-gouverneur Letellier mais ils ont pris l'affaire à cœur et n'ont reculé devant aucune des conséquences que pouvait entraîner l'affirmation d'un principe dangereux.

Quant à ce qui a trait au renvoi de l'affaire en Angleterre, quelle dure pillule à avaler pour mes honorables amis siégeant de l'autre côté de la Chambre. Tous nous nous rappelons, et l'honorable député de Laval (M. Ouimet) a essayé de nous en faire souvenir, que, lorsque la nouvelle en a été donnée nos honorables amis se sont répandus en plaintes en apprenant que le gouvernement du pays refusait de s'occuper de la question.

La nouvelle a été annoncée dans des termes de nature à placer la Chambre sous l'impression que le renvoi n'était pas dû à l'instigation des aviseurs de Son Excellence, mais bien au gouverneur-général lui-même.

L'indignation de mes honorables amis de la droite prit d'immenses proportions,

mais lorsqu'il fut connu, plus tard, que le gouverneur n'était pas l'auteur du renvoi, mais avait simplement suivi l'avis de ses ministres, leur indignation au lieu de se tourner contre les coupables se fondit comme par enchantement, semblable à la neige exposée aux chauds rayons du soleil.

Je ne doute pas que, malgré leur conduite, mes honorables amis de la droite professent encore les mêmes opinions qu'autrefois. Je n'hésite pas à croire qu'ils sont encore convaincus que si nous tenons à bénéficier des avantages d'un gouvernement responsable, nous devons régler ces difficultés nous-mêmes.

Mais, comme je viens de le dire, ils ont pris à cœur la révocation de M. Letellier, afin d'obtenir un triomphe de parti et pour atteindre leur but ils n'ont pas reculé devant le sacrifice de leurs principes les plus chers. Ils ont enfin obtenu leur dernier triomphe.

M. Letellier a été révoqué, leur vengeance est complète, mais ils ont établi un précédent qui, je le crains, tournera un jour contre eux. Je ne puis qu'espérer qu'il ne sera jamais suivi, mais s'il l'était par hasard, si jamais la province de Québec devait en souffrir, on saurait sur qui doit en peser la responsabilité.

M. HUNTINGTON : Cette question est de la plus haute importance, elle a été l'objet d'une discussion sérieuse devant cette Chambre, et la province de Québec l'a prise naturellement plus à cœur que toute autre partie du Canada. Mais nous l'avons discutée comme nous le laissait entendre l'honorable premier ministre, avec des préjugés de partisans. Il a dit que l'ex-lieutenant-gouverneur avait abandonné son portefeuille pour se rendre à Québec comme homme de parti. De cela il ne peut établir aucune preuve et il est mieux prouvé que l'honorable premier ministre a agi comme partisan dans le cours de toutes les négociations qui a entraînées cette affaire.

Tous, sans exception, nous avons traité la question comme partisans. Tous nous avons abusé de l'indulgence de la Chambre, pour lui montrer la question sous un jour différent et il est possible qu'à chacun d'entre nous aurait pu s'appliquer la fameuse maxime de Talleyrand : "et surtout, messieurs, pas de zèle."

Mais il est peut être à propos que lorsque nous écrivons et parlons, d'une manière

peu sûre, ceux qui ont à retirer quelques bénéfices de leurs écrits aient l'avantage d'être commentés, et il est mieux que les personnes qui prennent part à la discussion soient détachées de tout parti et envisagent les faits au point de vue de l'histoire et de la constitution.

Je désire attirer l'attention de la Chambre sur l'opinion qu'entretient sur cette question un auteur constitutionnel et parlementaire, dont les écrits font loi en ce pays : j'entends parler de M. Todd. Je vais lire quelques extraits de son dernier ouvrage.

QUELQUES VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. HUNTINGTON : J'entends quelques-uns de mes honorables collègues dire : Ecoutez ! écoutez ! mais je ne suppose pas que ces exclamations soient le moins du monde hostile à l'auteur distingué dont je viens de citer le nom ; je n'en réfère à lui que parce qu'il m'a toujours été représenté comme un homme d'un talent remarquable, d'une conscience irréprochable, et il désire, du reste, passer pour tel. Qu'il aie tort ou raison, il peut juger cette question avec plus d'impartialité que l'honorable député de Laval (M. Ouimet) dont, cependant, j'accepterais volontiers les opinions lorsqu'elles ne pourraient être influencées par des questions de parti. L'honorable premier ministre n'ayant pas encore affiché ses opinions sur la question, je lirai, comme compensation, quelques extraits de l'ouvrage de M. Todd. (Il en donne lecture.)

M. CASEY : Je suis surpris d'entendre discuter cette question comme si véritablement M. Letellier se trouvait à la barre d'un tribunal. C'est le gouvernement qui doit être mis en jugement, à l'heure présente, pour avoir déféré la question en Angleterre. Il est un fait qui mérite d'être signalé, c'est que pas un ministre, pas un seul de leurs partisans, ne se sont levés pour défendre cet acte. L'honorable député de Laval (M. Ouimet) a pris la parole, mais seulement pour s'excuser, lui et ses amis, de voter contre les convictions qu'ils avaient manifestées l'an dernier. Sa première excuse a été qu'il avait reçu certaines informations depuis la session dernière. Le seul renseignement nouveau que nous ayons est que la question de renvoi avait été soulevée par l'honorable premier ministre et non par le gouverneur-général. L'honorable député a paru avoir de la répugnance à censurer les ministres

pour l'acte même qu'il reprochait au gouverneur-général.

La seconde excuse a consisté à prétendre qu'au moyen de ce renvoi, le gouvernement avait confirmé deux grands principes : l'impartialité des lieutenants-gouverneurs et la non intervention du gouvernement de la métropole dans notre administration. Quant au premier principe, il s'agit de savoir s'il a été véritablement violé, l'aurait-il été que la Chambre a su le revendiquer d'une manière suffisante. Pour ce qui a trait au second, il a été violé par le gouvernement lui-même et mis en danger, non-seulement par la conduite du premier ministre, mais encore par les observations qu'il faisait à la dernière session. Comme on peut s'en rendre compte par la lecture des rapports officiels des débats parlementaires, il a dit que la reine dominait ici comme à Londres et que pour ce qui avait rapport à la question en litige, nos intérêts étaient aussi sûrs entre ses mains, c'est-à-dire celles des ministres anglais, que s'ils étaient confiés au gouverneur-général ou à ses aviseurs. C'était donc là la négation obsolue de notre autonomie et du droit que nous possédons de décider nous-mêmes les questions qui nous concernent, lorsque nous pouvons le faire sans nous mettre en conflit direct avec les intérêts de l'empire. C'était, enfin le renversement de tous les précédents et de toutes théories admises sur la question.

On peut voir par le rapport des discours prononcés en Chambre sur cette question, avec quelle énergie les membres de l'opposition se sont élevés contre le renvoi de l'affaire en Angleterre, alors qu'on supposait que toute la responsabilité devait reposer sur le gouverneur-général, et ils ne peuvent aujourd'hui prendre une autre attitude, simplement parce qu'il est établi que les ministres ont été les instigateurs de l'acte.

Je mets l'honorable premier ministre au défi de se défendre lui-même. Sa politique seule n'est pas en jeu, il s'agit de l'acte qu'il a commis en remplissant le rôle d'entremetteur entre le gouverneur-général et le parlement. S'il n'a pas mal représenté les faits, il a du moins donné un avis dangereux, ce qui rend sa conduite d'autant plus coupable qu'il agissait avec la conviction d'échapper à une responsabilité directe.

Il a laissé planer les soupçons les plus

injurieux sur le gouverneur-général et n'a pas répondu aux attaques personnelles portées contre lui. En un mot il a été accusé, sur preuves *prima facie*, de n'avoir pas agi avec la courtoisie et la droiture dues au chef de l'exécutif, et de s'être mis en désaccord avec les coutumes constitutionnelles, en ne donnant pas en temps voulu les explications nécessaires. Le pays doit considérer sa conduite comme étant aussi scandaleuse que s'il avait laissé prendre un vote sans donner les explications que lui seul pourrait fournir. S'il est véritablement coupable de cela, on doit admettre que sa conduite ne permet aucune espèce de défense.

M. CASGRAIN : L'honorable député de Laval a essayé de justifier le vote qu'il se prépare à donner sur la motion actuellement soumise à la Chambre. Il a la conscience de la fausse position dans laquelle il se trouvera lorsqu'il sera mis face à face, avec les déclarations solennelles qu'il a faites à ce sujet à la dernière session. En dépit de tous ses efforts, la nouvelle déclaration qu'il vient de faire et qui comporte l'approbation des principes de la motion, constitue une condamnation prononcée par sa propre bouche. Le succès remporté par son parti sur M. Letellier, ne peut motiver une telle volte-face. La fin ne justifie pas les moyens.

Le renvoi de l'affaire au secrétaire d'Etat pour les colonies, qu'il blâme lui-même, constitue la renonciation de notre droit de nous gouverner d'après notre propre constitution.

Les deux accusations portées par lui contre l'ex-lieutenant-gouverneur, ne sont pas établies dans la déclaration relative à la demande de renvoi, qui allègue seulement que l'utilité de ce dernier a cessé d'exister. Ainsi donc cette vague raison fait disparaître les accusations portées gratuitement par l'honorable représentant de Laval. Rien n'est plus facile que d'assigner une cause véritable et bien établie à une révocation.

Le traité écrit, *ex professo* par notre remarquable auteur, M. Todd, contient un abrégé des questions sur lesquelles le ministère actuel s'est mis en contradiction directe avec notre constitution. Cet ouvrage, grâce à l'importance de la question qu'il traite, demeurera un monument historique ; il mettra en garde les générations futures contre un précédent qui a

eu simplement pour origine un attachement aveugle aux principes de parti.

QUELQUES VOIX : A la question ?

M. CASGRAIN : J'attire l'attention de l'Orateur et celle de l'honorable chef du gouvernement, sur les interruptions intempestives de quelques-uns des membres de cette Chambre qui veulent gêner la discussion et arrêter le débat. Dans des conditions semblables, la discussion ne peut se continuer. Je désire attirer l'attention toute particulière de l'honorable premier ministre sur l'analyse de la question, contenue dans le dernier ouvrage de M. Todd, et dont l'honorable député de Shefford vient de lire des extraits. Les arguments de cet auteur éminent sont demeurés sans réponse, ce qui prouve que les honorables députés de la droite ne peuvent les réfuter. L'honorable premier ministre a commis une faute politique en participant à la démission de l'honorable Letellier de St.-Just ; il le comprend aujourd'hui.

Je regrette que ce débat, reposant sur une question aussi importante, ne puisse être ouvert de nouveau, car il affecte d'une façon on ne peut plus directe les intérêts des différentes provinces du Canada. Je crois donc devoir reprendre mon siège.

Il est proposé,

Que l'Orateur quitte maintenant la fauteuil, afin que la Chambre se forme en comité des subsides.—(Sir Samuel L. Tilley.)

Il est proposé comme amendement (M. Mackenzie.) (Voir page 1816.)

La Chambre se divise ainsi : pour 49, contre, 119.

Pour :
Messieurs

Anglin	Haldow
Bain	Killam
Bécharl	King
Blake	LaRue
Borden	Laumer
Bourassa	Macdonnell (Lanark N.)
Brown	Mackenzie
Burpee (St. Jean)	Malouin
Burpee (Sunbury)	Mills
Cameron (Huron Sud)	Oliver
Cartwright	Olivier
Casey	Paterson (Brant Sud)
Casgrain	Pickard
Chandler	Rinfret
Charlton	Rogers
Cockburn (Muskoka)	Ross (Middlesex Ouest)
Cockburn N'land Ouest	Rymal
Dumont	Scrifer
Fiset	Skinner

Fleming
Flynn
Geoffrion
Gillies
Gillmor
Gunn

Smith (Selkirk)
Trow
Weldon
Wiser
Yeo.—49

CONTRE :

Messieurs

Abbott	Langevin
Allison	Littie
Arkell	Longley
Baby	Macdonald (King, IPE)
Baker	Macdonald (Vict., C.B)
Bannerman	McDonald (CapBreton)
Barnard	McDonald (Picton)
Beauchesne	McDonald (Vict. N.-E.)
Benoit	Macmillan
Bergeron	McCallum
Bergin	McCuaig
Bill	McInnes
Bolduc	McKay
Boultsbee	McLennan
Bourbeau	McLeod
Bowell	McQuade
Brecken	McRory
Brooks	Massue
Bunting	Merner
Burnham	Méthot
Carling	Mongenaix
Caron	Montplaisir
Cimon	Mousseau
Colby	Muttart
Connell	O'Connor
Costigan	Orton
Coughlin	Ouimet
Coupal	Perrault
Coursol	Pinsonneault
Currier	Platt
Cuthbert	Plumb
Daly	Pope (Queen, I.P.E.)
Daoust	Richey
Desaulniers	Robertson (Hamilton)
Domville	Robinson
Drew	Ross (Dundas)
Dugas	Rouleau
Elliott	Routhier,
Farrow	Royal
Fitzsimmons	Ryan (Marquette)
Fortin	Ryau (Montréal Centre)
Fulton	Shaw
Gigault	Sproule
Girouard (Jacq. Cartier)	Stephenson
Girouard (Kent, N.B.)	Tassé
Grandbois	Tellier
Hackett	Thompson (Cariboo)
Haggart	Tilley
Hay	Tupper
Hooper	Vallée
Hurteau	Vannasse
Ives	Wade
Jackson	Wallace (Norfolk S.)
Jones	Wallace (York O.)
Kaulbach	White (Cardwell)
Keeler	White (Hastings E.)
Kilvort	White (Renfrew Nord)
Kirkpatrick	Williams
Kranz	Wright.—119.
Lane	

M. MACKENZIE.

L'amendement est rejeté et la motion principale adoptée.

Il est six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR.

SUBSIDES.

XII. CHEMINS DE FER ET CANAUX IMPU- TABLES AU CAPITAL.

On donne lecture de l'ordre du jour demandant que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. MACKENZIE : Avant que vous laissiez le fauteuil, monsieur, j'aimerais à demander à l'honorable ministre des finances s'il a conclu quelque arrangement avec les lords du trésor au sujet de l'emploi des débetures garanties non dépensées du Canada pour les fins de garantie dans son Acte concernant les banques.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Non ; la chose n'est pas nécessaire. Nous avons l'autorisation impériale pour cela. Nous sommes autorisés à employer l'argent pour toutes les fins qu'il nous plaira, ou de le garder si nous le jugeons convenable.

M. MACKENZIE : Quand cette autorisation a-t-elle été donnée ?

SIR SAMUEL L. TILLEY : Lorsque j'étais en Angleterre, au mois de décembre dernier, il y a environ douze mois.

M. MACKENZIE : Pour employer tout le montant non dépensé pour n'importe qu'elle fin ?

SIR SAMUEL L. TILLEY : Avant que nous fussions autorisés à émettre les £2,290,000 de débetures, il a été fait un état de dépenses, et il fut déclaré qu'un mémoire subséquent serait donné. L'autorisation a été donnée, et les débetures émises à cette époque.

M. MACKENZIE : Alors, en ce cas, vous ne déclarez pas que le montant dépensé l'a été pour la fin pour laquelle il avait été donné d'abord.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Il a été démontré que les dépenses ont été faites pour les travaux publics, pour lesquels ils avaient été demandées. Ces dépenses ont été requises avant que les débetures eussent pu être émises.

La Chambre se forme en comité des subsides.

(En Comité.)

Canaux.

90 Lachine..... \$300,000

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT :
Quell est la date exacte à laquelle le gouvernement espère compléter ces travaux, et quel est le montant total qui reste à dépenser ?

SIR CHARLES TUPPER : Nous espérons que le vote pris ici complètera ce canal, à l'exception, cela va sans dire, de quelques \$840,000 que l'on s'attend à payer pour le coût des bassins additionnels, s'ils sont construits. Mais le gouvernement n'a pas l'intention de faire ces travaux maintenant. Le vote complètera les travaux maintenant sous contrat. L'entrée la plus basse sera depuis 18 pieds à 19 pieds ; il y aura 14 pieds d'eau jusqu'au pont Wellington, et une profondeur de 12 pieds le long du canal jusqu'à Lachine. Nous espérons compléter ces contrats au 1er juillet 1880.

M. BERGIN : L'intérêt que le comté que je représente prend aux estimations des canaux et l'anxiété qui règne par tout le pays au sujet de la politique du gouvernement relativement aux canaux me portent à dire quelques mots sur cette question. Des dépenses considérables ont été faites pendant les quelques années passées pour promouvoir la politique adoptée en 1872 au sujet de l'élargissement des canaux, politique qui a été en grande partie adoptée par le dernier gouvernement. Le rapport de monsieur Page démontre que \$10,233,320 ont été dépensées sur le canal Welland, \$4,699,248 sur le canal Lachine, et \$412,916 sur le canal Cornwall.

Je comprends qu'il faudra une somme considérable pour terminer les travaux maintenant commencés. Les expéditeurs et les hommes d'affaires du pays pensent fortement qu'il sera nécessaire prochainement, si nous voulons lutter avec succès avec nos voisins américains pour le commerce de transit du pays, d'élargir les canaux, au moins jusqu'à Kingston.

Les travaux du canal Cornwall, je regrette de le dire, ont été une bévée du commencement à la fin. Je voudrais qu'ils n'eussent été qu'une bévée. Il me semble que les travaux ont été commencés au mauvais bout.

On se plaignait principalement, et l'on se plait encore, de ce que l'approvisionnement

d'eau n'est pas suffisant. En 1872, à une certaine époque, il n'y avait que huit pieds et trois pouces d'eau sur le busc de l'écluse de prise d'eau, et en novembre dernier il n'y en avait que huit pieds et un pouce.

Jamais il ne doit y avoir moins de neuf pieds pour le besoins du trafic et pour fournir l'eau nécessaire aux moulins situés sur le canal. A la fin de la saison, quand les expéditeurs étaient le plus pressés, il semblait que, sur le canal Cornwall, les vaisseaux tirant neuf pieds d'eau ne pouvait plus naviguer et que, lorsqu'ils atteindraient la tête du canal, ils seraient obligés de décharger une partie de leur cargaison, et cela, non sans avoir à supporter d'énormes dépenses.

Voyant cela, les principaux expéditeurs et manufacturiers intéressés à l'approvisionnement d'eau, adressèrent un mémoire à l'honorable ministre des canaux qui, je crois, a donné à la question toute l'attention possible. Il n'est peut-être pas au pouvoir du gouvernement de faire immédiatement ce que le pays exige relativement à l'agrandissement de ces canaux, mais nous croyons que cette question doit être soumise au public afin que la nécessité de les élargir soit évidente pour tous.

On dépense des sommes considérables pour les chemins de fer du pays—et c'est là une politique que j'approuve de tout cœur—mais je crois que, si la chose est possible, le gouvernement devrait faire quelque chose à l'avenir pour l'agrandissement de nos canaux. On objectera peut-être encore que cet élargissement ne détournera pas le trafic des voies américaines. Je ne le crois pas.

Les Américains sont un peuple d'affaires, et quand ils ont l'occasion de transporter beaucoup de grain depuis Chicago jusqu'aux ports, ils choisissent toujours la route la moins dispendieuse. Si les améliorations exigées étaient faites à nos canaux, la grande somme du trafic depuis les régions de l'Ouest jusqu'à Montréal, nous serait assurée dans cinq ou six ans. Ce port est la clef de notre commerce, et il deviendra le grand port rival de New-York.

Il est donc dans l'intérêt de ce pays que l'on fasse de grand sacrifices pour créer ce port. D'après les estimations des ingénieurs, je vois qu'il ne sera nécessaire que d'un peu plus de \$1,500,000 pour enlever

les obstacles qu'il y a aujourd'hui entre Kingston et Cornwall. Les estimations sont pour :

Le banc de roches, Rapides Galops...	\$512,000
Banc Willard.....	13,000
Lac St. François, y compris les phares, fanaux et bouées.....	45,000
Creusement et élargissement du chenal à l'embouchure du canal de Beauharnois.....	430,000
Creusement et amélioration du chenal dans le lac St. François.....	520,000
	\$1,520,000

Si tel est le cas, il n'y a pas de raison sérieuse qui nous empêche d'avoir un chenal de 12 pieds depuis Kingston jusqu'à Montréal. Si les honorables députés jettent un regard sur la carte, ils verront que le Saint-Laurent est la voie naturelle qui conduit à la mer.

La distance en faveur de Montréal contre New York par le détroit de Belle-Isle est de 223 milles. Mais cette route nous procure un autre avantage. Les propulseurs partant de Chicago, chargés de grain, peuvent atteindre Montréal en huit ou dix jours, tandis que les vaisseaux chargés de grain partant le même jour pour New-York, n'arriveront à destination qu'après vingt ou vingt-deux jours. L'avantage que nous avons sur la route américaine, au point de vue du temps, est si grand qu'un vaisseau partant de Chicago pour Liverpool, par la voie du Saint-Laurent, pourrait décharger sa cargaison à Liverpool, et être bel et bien en chemin pour revenir, avant qu'un vaisseau qui serait parti le même jour pour Liverpool, par New-York, partit de ce dernier port.

La question qu'il nous faut examiner est celle-ci : Que faut-il faire pour assurer ce commerce ? Je crois qu'il est entendu que le moyen convenable est d'élargir nos canaux, de façon à leur permettre de porter des vaisseaux ayant des cargaisons beaucoup plus considérables qu'auparavant. L'expérience des expéditeurs a démontré que des vaisseaux plus grands, portant des cargaisons plus fortes, peuvent être employés presque à aussi bon marché que des vaisseaux beaucoup plus petits, portant des cargaisons beaucoup plus petites. Des bateaux à vapeur, partant de Chicago avec chacun 60,000 minots, et remorquant chacun deux vaisseaux portant 60,000 minots chacun, peuvent prendre du grain à Buffalo moyennant 2c le minot, la grande dépense du transport du grain à

New-York provenant de la distance qu'il y a entre Buffalo et cette ville.

Nous arrivons à l'examen de la question de savoir s'il est possible de transporter le grain à aussi bon marché par chemin de fer que par eau. Parce que le chemin de fer New-York Central a transporté du grain de Buffalo à New-York à si bon marché l'automne dernier et l'année précédente—à beaucoup meilleur marché que le canal Erié—on présume de là qu'il a été démontré que les chemins de fer peuvent lutter avantageusement avec les canaux. Je pense que l'on se méprend tout à fait. Le motif pour lequel les chemins de fer ont transporté du grain à un taux beaucoup moins élevé entre ces deux endroits, c'est le défaut de capacité des canaux et, partant, le défaut de capacité des vaisseaux. La plus forte capacité de n'importe quel vaisseau sur le canal Welland est de 220 tonneaux ; la moyenne est de 208 à 210. Une des difficultés que nous avons à surmonter en luttant pour ce trafic avec nos voisins des Etats-Unis, c'est le taux peu élevé que l'on prend pour transporter le grain par le canal Erié, de Buffalo à New-York ; la principale raison en est que, dans presque tous les cas, les propriétaires des barges qui passent dans ces canaux les montent eux-mêmes ; ils en font leurs demeures, l'été et l'hiver ; et les dépenses encourues par la manœuvre de ces barges se trouvent ainsi réduites au minimum. Tandis que pour nous le commerce n'étant pas régulier, comme je le prouverai dans un instant, notre commerce de transit est entre les mains de compagnies qui sont obligées d'employer des bras, dont plusieurs à des salaires élevés, et, partant, elles ne peuvent pas transporter de grain de Kingston à Montréal à un taux aussi réduit que celui qui charge les hommes qui, ayant un intérêt direct dans les vaisseaux et le commerce, peuvent le faire à un taux beaucoup moins élevé que ceux qui sont obligés d'employer des hommes salariés.

Pour démontrer que les grands vaisseaux peuvent transporter du grain à un taux beaucoup moins élevé que les petits, je puis dire que le chemin de fer New-York Central a mis sur le lac Erié des vaisseaux jaugeant de 1,500 à 2,000 tonneaux, lesquels vaisseaux portant de 70,000, à 80,000 minots, ont transporté ce grain à Buffalo à un taux de moins des deux tiers d'un centins par minot, pour

lequel ils chargent deux centins. Cela leur a permis de diminuer les taux sur le New-York Central de Buffalo à New-York.

Le taux du transport du grain de Chicago à Kingston, par nos vaisseaux, est de 10²c. le minot ; la raison en est que nous ne pouvons pas employer des vaisseaux capables de contenir plus de 16,000 à 19,000 minots.

La plupart des propulseurs portent de 16,500 à 17,000 minots. En ajoutant quelque chose au travail, on peut se procurer des vaisseaux capables de contenir de 70,000 à 80,000 minots. On construit en ce moment à Milan, près de Toledo, deux remorqueurs pouvant contenir chacun 100,000 ou 120,000 minots, et des vaisseaux pouvant contenir chacun de 80,000 à 100,000 minots. Nos voisins américains sont tellement convaincus de la nécessité de favoriser ce commerce et de rendre plus facile la navigation des lacs, qu'ils sont maintenant occupés à creuser de 16 à 20 pieds les battures des lacs.

Ils espèrent que dans deux ans le lac Érié sera navigable à cette profondeur dans toute sa longueur, et que depuis Chicago jusqu'à Buffalo, des vaisseaux tirant 20 pieds pourront passer. Cette amélioration leur donnerait un immense avantage. Nos vaisseaux ont été construits pour l'ancien canal Welland, avec seulement 26 pieds de largeur, et environ 138 à 140 pieds de quille et il y en a très peu qui excèdent 400 tonneaux. Mais si tous nos canaux sont élargis comme le canal Welland nous pourrions construire des vaisseaux de 270 pieds de quille et de 42 pieds de largeur, contenant 60,000 minots. Chaque propulseur pourrait remorquer deux vaisseaux portant chacun 60,000 minots, ce qui réduirait le fret de façon à permettre à nos expéditeurs de transporter le grain à Kingston pour 5c. le minot.

Nos grands commerçants de Montréal pourraient prendre le grain à Kingston et le transporter à Montréal même à un taux qui nous permettrait de lutter avantageusement avec le canal Érié. Cependant, si nos canaux étaient agrandis de douze pieds, comme ils le seront, nous pourrions lutter avec les Américains et transporter le grain à Montréal à six centins par minot, ou, à un taux aussi bas que celui qui charge les Américains pour transporter le grain depuis Buffalo jusqu'à la ville de New-York.

Autre point important : nous gagnerions en vitesse, en construisant ces grands vaisseaux qui auraient une force suffisante pour faire, en temps ordinaire, dix milles à l'heure. Des vaisseaux d'une telle force et d'une telle vitesse peuvent remorquer une couple de bateaux chargés presque aussi lourdement qu'eux-mêmes et cela, en faisant sept milles à l'heure.

On a posé, au sujet de l'élargissement des canaux depuis Kingston jusqu'à Montréal, l'objection qu'il serait impossible, pour chacun de ces propulseurs, vu les difficultés de la navigation, de remorquer deux bateaux pouvant contenir 60,000 minots chacun.

Mais des navigateurs de nos lacs et de nos rivières m'ont informé que la chose pourra se faire quand les améliorations dans les canaux, améliorations dont il est parlé dans le rapport de l'ingénieur en chef des canaux, auront été exécutées.

On me dit que nous ne pouvons construire et employer des canaux avec douze pieds d'eau, parce que nous ne pouvons enlever les bancs de sable, si ce n'est en dépensant des millions de dollars, entre Cornwall et l'embouchure du canal de Beauharnais, et que sur une distance de deux ou trois milles de ce canal il y a des bancs qui ne pourraient être enlevés qu'en faisant des dépenses de \$15,000,000 ou \$20,000,000. J'oppose à cela le rapport de l'ingénieur en chef des canaux, qui pense que \$1,500,000 seraient suffisants pour enlever tous les obstacles entre Kingston et la tête du canal Lachine.

Les Américains sont tout à fait convaincus de la nécessité qu'il y a de faire quelque chose de plus pour l'élargissement de nos canaux et pour obtenir la possession de l'immense commerce de grain de l'Ouest, chose que d'après moi nous pouvons et nous devons faire. C'est maintenant, pour nous, une question des plus importantes, vu que nous avons Manitoba et tout le Nord-Ouest, plus de 600,000 milles carrés de terrain des plus propres à la production du blé, ce qui, nous l'espérons, nous permettra dans très peu d'années de fournir à l'Europe la nourriture dont elle a besoin. Il est maintenant temps que nous obtenions la possession de ce commerce précieux et que nous fassions en sorte qu'il n'aille pas aux canaux américains ; car il est difficile de détourner le commerce lorsqu'il a pris une direction. Les Américains agissent

maintenant en vertu de ce principe et s'efforcent d'opérer un changement dans l'opinion de la législature de l'Etat de New-York qui, il n'y a que quelques années, défendait de dépenser pour le canal Erié d'autre argent que celui provenant de son revenu. Je vois que leurs efforts dans ce sens seront couronnés de succès et que, dans un an, nous verrons les Américains travailler à élargir le canal Erié et à augmenter sa profondeur d'un pied.

Nous devrions nous hâter, employer tous les moyens à notre disposition pour l'élargissement de nos canaux. Le nombre et le tonnage des vaisseaux à voiles et des vapeurs canadiens venant des lacs et qui ont touché Montréal en 1871, n'ont pas excédé beaucoup ceux des vaisseaux américains.

Mais la capacité des vaisseaux américains était plus grande que celle des nôtres. Je n'ai pas pu me procurer le rapport du tonnage pour 1879, mais j'ai celui de 1878. Je crois que, dans cette année, il est arrivé :

	No.	Tonneaux.	Moyenne des tonneaux.
Vapeurs canadiens à Montréal.....	1,971	28,440	140
Vaisseaux à voiles canadiens à Montréal.....	665	102,945	154
Vapeurs américains.	47	9,385	199
Vaisseaux à voiles américains.....	404	67,978	168

Ce n'est pas la seule difficulté contre laquelle notre commerce doit lutter ; il y a non-seulement la profondeur insuffisante de nos canaux, les obstacles qui existent dans nos rivières, mais il y a encore les droits du havre de Montréal, nécessités par la dette motivée par le creusement du lac Saint-Pierre.

Je crois que l'ancien ministre des travaux publics, premier ministre de l'ancien gouvernement, a admis que ce travail fait partie des travaux fédéraux et qu'on doit la regarder comme tel et que le Canada doit assumer cette dette.

J'insiste sérieusement pour que le gouvernement assume le plus tôt possible cette dette qui s'élève à plus de \$80,000 par année. C'est une taxe énorme imposée sur les vaisseaux qui arrivent à Montréal, impôt qui détourne de ce port un grand

nombre de vaisseaux non-seulement étrangers, mais canadiens.

L'affaire du *Clifton*, vaisseau canadien de 300 tonneaux, faisant le commerce de l'Australie, portée dernièrement devant l'honorable ministre des chemins de fer, nous donne une idée de l'effet désastreux de ces droits. La différence qui existe entre les droits payés par le *Clifton* à New-York et ceux payés à Montréal, serait de \$328 pour ce petit vaisseau.

Cette différence se prend sur les droits de havre, droits de tonnage, pilotage, tonnage, et autres droits qui, pratiquement parlant, défendent le port de Montréal aux vaisseaux étrangers. Nous devons faire de Montréal un port réellement libre, comme New-York, particulièrement comme Buffalo est sur les lacs un port libre.

Nous pourrions alors lutter avec eux dans les ports étrangers pour les cargaisons destinées au Canada et aux Etats de l'Ouest, et nous pourrions transporter ici nos cargaisons à meilleur marché qu'eux et cela, dix jours plus tôt que par New-York, Baltimore ou Boston.

Lorsqu'on demande aux propriétaires de navires européens de transporter une cargaison à Montréal, ils exigent un prix beaucoup plus élevé à cause de ces droits considérables de port, lesquels droits, étant beaucoup plus hauts que ceux chargés à New-York, portent les propriétaires de navires à donner la préférence à ce dernier port ; c'est juste le cas du propriétaire du *Clifton* qui a été à New-York, au lieu d'aller à Montréal, bien que la cargaison qu'il avait prise dans ce port fût une cargaison canadienne, composée de bois de construction et autres produits canadiens, qu'il vendit en Australie où il prit une cargaison de laine, de peaux et autres produits qu'ils apporta à New-York, parce que c'est le port dont les droits sont le moins élevés.

Nous perdons non-seulement le transport des produits de Toronto à Montréal, mais, de plus, l'approvisionnement de ces vaisseaux, les gages des matelots que ces derniers dépensent à New-York, et tous les autres déboursés faits pour le transport de ces cargaisons depuis New-York à Toronto et depuis Toronto à New-York.

Vu l'état actuel de nos canaux, nous n'encourageons pas nos propriétaires de navires à construire et nos chantiers de navires sont fermés—pourquoi ? Il ne

serait ni sage ni prudent pour nos propriétaires de navires de construire, avant l'élargissement de nos canaux, des vaisseaux ayant seulement la même capacité que les vaisseaux naviguant dans les canaux du Saint-Laurent, et ils vivent dans l'espérance que, dans deux ou trois ans, le gouvernement élargira les canaux de façon à leur permettre de construire des vaisseaux pouvant contenir 60,000, 70,000 ou 80,000 minots. La fermeture de nos chantiers fait que nos charpentiers et autres ouvriers de navires sont obligés, pour trouver de l'emploi, d'aller aux Etats-Unis, où les chantiers sont en pleine opération. Un grand nombre de navires qui devraient être construits et employés dans ce pays, sont maintenant construits aux Etats-Unis et employés de l'autre côté de la frontière.

Pendant que j'en suis sur cette question, je me permettrai d'attirer l'attention sur les \$50,000 votées dans le but d'encourager le commerce avec le Brésil. Je partage l'idée du député de Saint-Jean, et je regarde ce vote comme l'un des meilleurs dans les estimations. Si le port de Montréal continue d'être fermé pratiquement parlant, si les droits que l'on impose dans ce port sont aussi élevés à l'avenir qu'ils l'ont été dans le passé, si nous ne tentons aucun effort pour supprimer ces droits, il nous sera impossible de faire avec succès ce commerce avec le Brésil. Je crois que le gouvernement a le pouvoir, malgré l'état où se trouve le revenu, de payer l'intérêt sur la dette créée par le creusement du lac Saint-Pierre, où, à tout événement, d'assumer une grande partie de cette dette, et, par là, d'aider Montréal à faire disparaître ses droits de havre.

Je crois que le gouvernement pourrait aussi prendre en considération la question du pilotage, question qui exige une attention sérieuse. On me dit que sur un vaisseau de mille tonneaux, on charge au moins \$400 pour le pilotage.

L'honorable ministre de la marine et des pêcheries ferait bien d'examiner cette question en vue de réduire ces droits excessifs. Je crois que l'on pourrait faire quelque chose au sujet de la question du remorquage. Je crois comprendre que l'on est sur le point d'établir un tarif pour le remorquage dans le port de Montréal. Je pense qu'il serait mieux de se reposer sur une compétition qui permettrait de remorquer les vaisseaux de Québec à Montréal

à un taux beaucoup moins élevé qu'à présent. Je crois que l'administration du pilotage pourrait être modifiée d'une manière qui permit de trouver des pilotes à meilleur marché qu'aujourd'hui. Je ne vois pas pourquoi un petit vaisseau, convenablement équipé, et marchant comme un dragueur, serait obligé de prendre un pilote depuis Québec jusqu'à Montréal.

Pour donner une idée de l'immense commerce que nous pouvons attendre du Brésil, je ne ferai que renvoyer à l'article du café. Douze millions de livres de café ont été importées aux Etats-Unis l'année dernière.

Il y a peu d'années, il fallait payer \$12.00 par tonne pour importer le café à New-York quand les droits de havre existaient en cette dernière ville; mais aujourd'hui que New-York est, pratiquement parlant, un port libre, le coût n'est que de \$3.00 par tonne.

J'ai dit, il y a quelques instants, que notre commerce de transport n'était pas à proprement parler, un commerce légitime.

Les grands vaisseaux que les Américains possèdent sur les grands lacs, et le taux peu élevé auquel ils peuvent apporter du grain au port de Buffalo et le transporter à New-York, leur donnent un très grand avantage sur nous dans la concurrence qu'ils nous font sur les marchés étrangers. Quand un homme a besoin de transporter un ou deux millions de minots de grain de Chicago à Liverpool, il cherche naturellement la route qui lui coûtera le meilleur marché.

Nos vaisseaux sont incapables de porter des cargaisons de Chicago à Kingston pour moins de 10½ centins par minot, et, partant, nos expéditeurs de Montréal sont obligés, s'il veulent que leurs navires soient employés, et s'ils veulent lutter avec les propriétaires de navires américains, d'envoyer des agents sur les marchés étrangers pour y chercher des cargaisons. Ils ont immédiatement à lutter contre le taux peu élevé de la route américaine, et, pour assurer des cargaisons à leurs propulseurs et à leurs barges, ils sont obligés d'acheter eux-mêmes une quantité considérable de grain sur le marché américain, se fiant sur le bénéfice qu'ils peuvent faire sur ce grain et le bénéfice qu'ils feront sur leur transport à un taux moins élevé entre Kingston et Montréal, pour réaliser, à tout événement

l'intérêt sur l'argent qu'ils ont placé dans ces vaisseaux.

Ce commerce là, je le maintiens, n'est pas un commerce de transport régulier, mais un commerce qu'il faut faire, malgré tous les avantages de nos communications par eau ; cela provient, principalement des droits exorbitants qu'il y a à payer au port de Montréal. Je prétends que même à l'heure qu'il est, avec nos canaux de 9 pieds, si nous avions un port libre à Montréal, en réduisant le remorquage et le pilotage comme ils pourraient l'être, nous pourrions lutter avec plus d'avantage avec nos voisins américains. Je désire maintenant lire les opinions des consuls étrangers à Montréal. Ces messieurs ont des facilités particulières pour connaître les difficultés du commerce à ce port. Je trouve dans le *Star* de vendredi dernier, le compte-rendu d'entrevues entre le reporter de ce journal et les différents consuls étrangers ; ce compte-rendu est si intéressant que, avec la permission de la Chambre, j'en donne lecture :

“La perspective de notre commerce étranger si le gouvernement accède aux vœux du pays, est exceptionnellement brillante. Le nombre total de vaisseaux, (nous ne parlons pas maintenant du trafic local), qui ont visité notre port en 1879, a été de 612, avec un tonnage de 506,929. De ces vaisseaux, 36 seulement portaient un pavillon étranger, comme suit, savoir : Norvégien, 13 ; autrichien, 9 ; allemand, 6 ; américain, 4 ; suédois, 1 ; italien, 1 ; hollandais, 1 ; belge, 1. Total, 36. Leur tonnage total n'était que de 18,245.

“C'est dans le bureau même de M. John T. Wulff, consul du Danemark, de la Suède et de la Norvège, dans la rue St. Sulpice, que les questions suivantes lui furent posées : Reporter — Que pensez-vous, M. Wulff, du projet de réduire les droits de canaux et des quais, etc., et de faire de Montréal un port libre ? Réponse : Je ne puis avoir qu'une opinion sur ce sujet. Je dis clairement et explicitement que Montréal aura la préférence sur New-York, en ce qui concerne nos propriétaires de navires, aussitôt que l'on aura télégraphié de l'autre côté de l'Océan que les taux ont été réduits. Avant que cela se fasse, à moins qu'ils aient des cargaisons payantes à apporter, ce qu'ils ne peuvent pas toujours trouver, ils ne pourraient pas faire un seul voyage ici sans éprouver des pertes, vu les droits excessifs que l'on prélève dans ce port. Pendant que vous êtes ici, M. le reporter, permettez-moi de vous féliciter bien cordialement au sujet de la ligne de conduite que le *Star* a adoptée sur cette question.

“Le reporter a ensuite rendu visite à M. W. C. Munderloh, consul allemand. En réponse à la question ordinaire, ce monsieur a dit : “ Si les droits y étaient moins élevés, plusieurs vaisseaux viendraient certainement à Montréal, non-seulement de l'Allemagne, mais aussi de la

Belgique, de l'Italie, de la France et de l'Autriche. Vous ne connaissez probablement pas très bien comment nos gens conduisent leurs affaires. Je vais vous le dire. Ils ont un registre ou guide des dépenses qui se font dans tous les ports de l'univers, et avant de se décider à entreprendre un voyage, ils consultent ce guide. S'ils trouvent, en regardant au résultat total, qu'une plus grande partie de l'argent de leur cargaison doit être absorbée en dépenses, ils cherchent d'autres ports. C'est la raison qui en porte plusieurs d'entre eux qui aiment Montréal, à se rendre à New York, Baltimore et Boston, où ils sont encouragés de toute façon. Si le gouvernement est décidé à réduire les droits, il devrait le faire immédiatement.

Tous les consuls étrangers qui sont ici s'empresseraient alors d'envoyer des télégrammes à leurs gouvernements respectifs, et ces derniers, à leur tour, publieraient immédiatement à tous les principaux ports de l'autre côté de l'Océan, la liste des droits ainsi réduits. Vous avez sans doute publié le chiffre des denrées exportées de l'Amérique pendant l'année dernière ; mais je puis ajouter que l'Allemagne seule a importé, en 1879, 67,000,000 quintaux de blé, orge, avoine et blé-d'Inde ; on aurait pu prendre aussi bien la plus grande partie de ces grains au Canada qu'aux Etats-Unis. Il est inutile de faire d'autres commentaires.

“A. M. F. Gianelli, consul de Sa Majesté le roi d'Italie, pour le Canada, dit : “ Mon opinion est que ce ne sont pas les droits de quai que l'on charge ici qui détournent les vaisseaux. La raison majeure qui empêche nos vaisseaux de venir ici, ce sont les dépenses de remorquage qui font qu'il est presque défendu de venir ici. La ligne Beaver, de deux bateaux, a publié un nouveau tarif, réduisant de 50 pour cent le tarif existant en 1874 ; mais je trouve que même le montant chargé par ce tarif est de 59 pour cent plus élevé qu'il devrait l'être.

“Je crois qu'un vaisseau de 600 tonneaux, tirant dix-huit pieds d'eau, selon ce nouveau tarif, aura à payer de Québec à Montréal et retour, \$483, et du pied de la traverse à Québec et retour, \$180, soit une somme totale de \$663, ce qui fait un peu plus de \$1 par tonneau, ou 81. par quart sur sa capacité au point de vue du transport.

“ Mais il est évident qu'aucun marchand ne peut s'attendre à trouver un vaisseau au même prix qu'à New-York, Philadelphie ou Baltimore. En certaines occasions, on a cru que le pilotage était trop élevé ; mais je pense que la différence entre nous et les ports voisins des Etats-Unis est très minime ; ainsi, ce n'est pas une question de grande importance pour un propriétaire de navires. Je citerai comme exemple un mémoire recommandable que j'ai pris d'un vaisseau à voiles de 559 tonneaux ; les taux sont comme suit : Montréal \$186-81 ; New-York, \$146.06 ; Philadelphie, \$157.50.

Les marchands sont d'opinion que l'on devrait apporter plus d'attention aux petits vaisseaux à voiles qui font la plus grande partie du commerce extérieur sur le continent. On suggère que le gouvernement subventionne une ligne de deux bateaux et établisse un tarif uniforme de remorquage. Sur chaque remorqueur devait se trouver un pilote, et de cette manière

on peut trouver moyen de se passer de pilote lorsqu'un vaisseau se fait remorquer."

En terminant, je me permettrai d'insister sur la nécessité qu'il y a d'élargir le canal Cornwall, à son embouchure, afin d'approvisionner d'eau nos moulins. Nous avons couru un grand danger l'année dernière, par le fait que, l'eau ayant baissé, 1,000 ouvriers se sont trouvés sans emploi à Cornwall. Nous savons bien que les canaux ont été construits principalement pour les fins de la navigation, mais M. Page a fait un rapport qui démontre qu'en dépensant \$250,000 ou \$300,000, on pourrait corriger l'erreur que l'ancien ministre des travaux publics a commise en construisant les écluses à l'extrémité inférieure du canal avant qu'il eût élargi l'embouchure du canal de façon à y faire entrer une quantité d'eau suffisante. Il n'est pas permis de douter que c'est une chose des plus absurdes que de construire des écluses de 12 ou 14 pieds au pied d'un canal, lorsque la moyenne de la quantité d'eau, à son embouchure, ne saurait dépasser 9 pieds.

Je dois donc insister auprès de l'honorable ministre sur l'opportunité d'élargir l'embouchure du canal Cornwall de façon à ce que nous ayons de l'eau pour tous nos besoins.

M. KEELER : En examinant les estimations pour l'année actuelle, je suis surpris de ne pas y voir une somme allouée pour la construction du canal Murray. Je pense que durant cette session, je n'ai pas présenté moins de vingt-cinq requêtes à cette Chambre en faveur de cet ouvrage longtemps négligé, mais très nécessaire. Ces requêtes viennent des villes, comtés, cantons et villages situés dans le voisinage du canal. J'attire sérieusement l'attention du gouvernement sur ces requêtes.

Nous avons à ajouter aux raisons que nous avons déjà données pour la construction du canal Murray, le fait du développement rapide du commerce du minerai de fer à Hastings. Je vois dans un rapport présenté hier par le ministre des douanes (M. Bowell) qu'au moins 6,294 tonnes de minerai de fer ont été exportées pendant les trois mois de janvier, février et mars derniers, de Belleville à Cleveland, Ohio. Ce commerce de minerai de fer, si nous prenons ces trois mois comme moyenne—et je suis certain qu'ils sont beaucoup au-dessous de la moyenne—démontre un envoi annuel de 25,000

tonnes, évaluées à \$58,000 ; ce qui suffirait pour payer un magnifique taux d'intérêt sur le coût du canal. Et puis, ce commerce prendrait un immense développement, si on le rendait facile en réduisant de 150 milles la distance de Cleveland par l'ouverture de la "tranchée" que je propose d'ouvrir. J'ai, en mains, un télégramme de Belleville qui dit :

"On expédie maintenant par jour, 250 tonnes de minerai de fer et 150 tonnes de minerai d'or; nous espérons doubler ces chiffres le mois prochain. Si nous avions le canal Murray, nous pourrions augmenter considérablement ces chiffres ; et cependant nous avons beaucoup de minerai de fer à extraire ; les vaisseaux en revenant apporteraient du charbon de Cleveland."

Les citoyens pour lesquels j'ai l'honneur de parler ont droit à ce que ces travaux soient exécutés, et je revendique ces droits pour eux, non comme une faveur, mais comme le paiement d'une dette sacrée que le Canada a contractée envers cette partie du pays.

C'est en 1796, lorsque le gouverneur Simcoe était administrateur du Haut-Canada, que ce canal Murray a été d'abord exploré. On a alors mis de côté, pour ce canal, soixante et quatre acres de terre, qui sont encore destinés à la même fin, avec une réserve de 6,000 acres de terre dans les concessions B et C du canton de Murray, d'où le canal tire son nom, réserve faite dans le but de creuser la langue de terre—large seulement d'un mille et demi—qui divise les eaux de la baie Presqu'Île de celles de la baie de Quinté.

Ces 6,000 acres de terres ont été vendus par le gouvernement en 1815, moyennant \$12 l'acre, formant un montant de \$72,000 qui, avec un intérêt simple, à 6 par cent pendant soixante-et-cinq ans, forme aujourd'hui une somme qui s'élève à \$352,000, montant suffisant pour faire les travaux du canal.

Une autre argument très fort en faveur de la construction de ce canal, est celui-ci ; je le trouve dans un article publié récemment dans un journal de Belleville :

"Un autre fait qui démontre la nécessité de percer un canal à travers l'isthme étroit qui sépare un des meilleurs havres de refuge du lac Ontario des eaux parfaitement protégées de la baie de Quinté, nous est fourni par le naufrage de la goélette *David Andrews*, qui portait une cargaison de grain destinée à Toronto. Cet événement a eu lieu pendant un violent ouragan dimanche matin, le 11 du courant. Per-

dant cet ouragan, un vaisseau évalué à \$4,000 et une cargaison valant \$7,500, ont été perdus ; soit, une perte totale de \$11,500. Si nous n'avons à ajouter à cela aucune perte de vie, nous le devons aux efforts courageux de l'équipage des sauveteurs d'Oswego, qui paraissent avoir rempli habilement leur devoir. Il est tout à fait évident que nous n'aurions pas à enregistrer ce désastre, si le canal Murray avait été construit. Dans ce cas, la goélette qui était partie de Belleville en destination de Toronto avec 10,500 minots de seigle, au lieu d'aller à l'Est et de côtoyer toute la péninsule du Prince Edouard—la côte la plus dangereuse qui existe sur tout le lac pendant les vents du sud ou du sud-ouest—aurait navigué à la tête de la baie et dans le canal ; de cette façon, cette goélette aurait non-seulement abrégé son voyage de 150 milles, mais, de plus, elle aurait échappé à tous les dangers qui amenèrent sa destruction. Elle aurait pu ainsi continuer son voyage à Toronto, car les vents soufflaient de l'ouest et du nord-ouest, et il y a tout lieu de croire que ce vaisseau aurait terminé son voyage sans interruption.

Je pourrais lire encore un grand nombre d'articles semblables pour démontrer la nécessité de faire ce canal.

Avant de reprendre mon siège, je souhaite dire un mot au sujet du canal de la vallée de Trent, auquel j'ai pris un grand intérêt pendant plusieurs années. J'ai souvent pris la parole sur cette question, dans cette Chambre et plus de quarante requêtes demandant la construction de ce canal ont été présentées à ce parlement pendant cette session ; ces requêtes venaient de presque toutes les corporations municipales entre le lac Huron et Kingston.

Je n'ai pas l'intention d'insister auprès du gouvernement pour qu'il commence la construction de ce canal cette année ; mais, comme je sais que dans très peu d'années il sortira tant de grain de notre jeune pays, qu'il nous faudra profiter de tous les débouchés pour écouler ces produits, et que nous choisirons surtout les routes à meilleur marché, je suis convaincu que notre gouvernement ne ferait que son devoir en complétant le canal du Trent, lequel canal assurera la route la plus courte, la moins dispendieuse, la plus sûre et la meilleure entre les régions à blé de l'océan et le port de Montréal.

Le mouvement à la tête duquel je me suis mis, l'année dernière, pour empêcher que la navigation du Trent fut détruite, comme l'ancien gouvernement avait l'intention de le faire en le transférant à la province d'Ontario, a eu pour résultat, je suis heureux de le dire, d'annuler l'ordre

du conseil du 8 octobre 1878, et de faire faire l'exploration ou l'examen par D. Stark, ingénieur civil, de toute la grande route d'eau entre le lac Huron et la baie de Quinté, à Trenton, dans le but de voir s'il est possible d'en faire un des débouchés du grand pays du Nord-Ouest. Le rapport de monsieur Stark est très-favorable à cette entreprise dont la grande importance, comme anneau de la chaîne de communications à travers le continent, a attiré l'attention du gouvernement. Les promesses qui nous ont été données me font espérer que dans peu de temps, le gouvernement donnera une attention sérieuse à ce grand projet.

Je puis aussi dire qu'il ne faut que 59 milles et demi pour terminer ce canal et qu'au lieu d'exiger, comme l'honorable député de Lambton (monsieur Mackenzie,) l'a dit il y a quelques jours, des dépenses de \$15,000,000 ou \$20,000,000, ces travaux ne coûteront que \$2,400,000 comme le démontre la dernière évaluation de l'ingénieur. J'aimerais à voir figurer dans les estimations supplémentaires de cette année une somme destinée au canal de la vallée du Trent ; sinon, je désirerais que la chose se fit l'année prochaine.

Je ne vois rien dans les estimations pour l'exploration du canal Murray, exploration qui, d'après moi, devrait être faite afin que l'exécution de ces travaux ne soit pas retardée lorsque l'honorable ministre des chemins de fer verra que le gouvernement peut dépenser de l'argent dans ce but. Il y a cependant un item sous le chef "explorations ;" si l'on entend par là l'exploration du canal de la vallée du Trent—je renvoie au vote 103—j'en serai heureux.

Comme l'heure est avancée, je n'insisterai pas davantage aujourd'hui.

M. McCUAIG : De fortes sommes d'argent, il n'y a pas à en douter, ont été dépensées pour l'amélioration de notre système de canaux, en vue d'assurer une route à bon marché depuis l'Ouest jusqu'à l'océan *viâ* le fleuve Saint-Laurent, en opposition à la route américaine *viâ* le canal Érié et New-York.

La compétition a amené la réduction des droits sur le canal Érié, de 6½c. par minots sur le blé, à 1c, et l'on prétend aujourd'hui que les droits sur nos propres canaux devraient être abolis et Montréal déclaré port libre, si nous voulons nous assurer le transport des produits de

l'Ouest. Pour en arriver là, plusieurs honorables députés de cette Chambre insistent auprès du gouvernement pour qu'il assume, en outre, la dette du havre de Montréal, dette que l'on prétend avoir été contractée par le creusement du lac Saint-Pierre, entre Montréal et Québec. Je proteste contre l'adoption d'une telle politique, pour le moment.

Nous ne pouvons pas supprimer le revenu ni assumer de nouvelles dettes. Et, vu les dépenses considérables que le Canada s'est engagé à payer pour la construction du chemin de fer du Pacifique, il n'est pas généreux pour les honorables députés de cette Chambre d'insister sur ce sujet auprès de l'honorable ministre des chemins de fer et des canaux. Je respecte les marchands de Montréal, leur énergie et leur esprit d'entreprise.

C'était une chose très sage en elle-même d'avoir à Montréal, aussi près du canal que possible, un port de transbordement, mais, après tout, la nature a fait de Québec notre port de transbordement, et les obstacles de la nature vaincraient éventuellement toute tentative faite dans le but d'établir ce port à Montréal.

Le réduction dans le taux du transport de Kingston à Montréal ou Québec ne pourrait être assurée qu'en opérant, à Kingston, le transbordement des bateaux des grands lacs portant de 60,000 à 80,000 minots de blé et venant du Nord-Ouest par le canal élargi de Welland, dans des barges de rivière contenant de 20,000 à 30,000 minots, et en établissant un service de remorqueurs du gouvernement entre Kingston et Montréal et Québec, la même chose qui avait d'abord été donnée à la riche société de Calvin et fils, de Garden Island, par le gouvernement de sir John A. Macdonald, il y a plusieurs années, et qui a contribué largement à populariser la route du Saint-Laurent par l'exécution prompte et fidèle des conditions de leur contrat, créant par là la confiance que toute cargaison arrivant à Kingston, serait rendue à Montréal vingt-quatre heures après son départ.

Pour donner une idée de ce que cela coûtera, je dirai qu'une barge pouvant porter 20,000 minots de blé coûte \$10,000, soit cinquante centins par minot; une goëlette pouvant porter la même quantité de grain sur les lacs, coûte \$20,000, ou \$1 par minot, mais elle ne peut porter que 15,000 minots sur le fleuve Saint-

Laurent, augmentant ainsi le prix à \$1.33 $\frac{1}{2}$ par minot; un propulseur pouvant porter 14,000 minots coûtera \$30,000, ou \$4 par minot. Le taux chargé pour l'emploi, pendant un mois, d'une barge portant 40,000 minots, et faisant deux voyages entre Kingston et Montréal, est de \$100; le taux chargé pour l'emploi, pendant un mois, d'une goëlette faisant deux voyages et portant 30,000 minots, est de \$132; le taux chargé pour l'emploi d'un propulseur faisant quatre voyages, et portant 30,000 minots au lieu de 40,000 minots, est de \$1,500. Il doit nécessairement entrer en pesanture deux fois autant de bois, de fer, etc., dans la construction d'un bateau destiné à la navigation des lacs, que dans une barge destinée à la navigation du fleuve Saint-Laurent; et lorsque vous augmentez la pesanture pour faire un bateau convenable à la navigation des lacs, vous augmentez naturellement le coût de la construction et le coût du transport par chaque minot. Cette force n'étant pas nécessaire sur le fleuve, on construit à un prix moins élevé un bateau contenant plus de grain et pouvant être employé avec plus d'économie et de satisfaction qu'un bateau des lacs.

Maintenant, en ce qui concerne le canal Murray, je dirai qu'il sera d'un grand avantage à cette péninsule. Il y a 90 par cent de fer dans le minerai trouvé dans le voisinage et, ce dont nous avons besoin, c'est le transport à bon marché. Si nous n'avons pas de charbon pour fondre ce minerai, il devrait y avoir moyen de trouver un lieu où l'on pourrait le fondre, et je crois que le canal nous sera d'un grand secours pour cela.

On a parlé du canal de la vallée du Trent. Nous sommes maintenant à dépenser \$10,000,000 à \$12,000,000 pour compléter le canal Welland et nous n'en aurons pas encore fait la moitié, que cet autre projet sera amené en opposition. La thèse que l'on a soutenue est si absurde, qu'elle ne peut avoir d'effet ni sur le gouvernement ni sur le pays.

M. McCALLUM: J'aimerais à dire quelques mots en réponse à l'honorable député du comté de Prince-Edouard, au sujet du creusement du lac Saint-Pierre. Les habitants de Montréal ont dépensé un montant considérable d'argent pour faire de leur ville un port maritime, et mon honorable ami dit qu'il n'est pas rai-

sonnable de demander au gouvernement d'assumer cette dette. Nous devons envisager cette question comme elle se présente maintenant. Des rivaux nous disputent le commerce de l'Ouest, et si le fait d'assumer cette dette nous donne le commerce de ce territoire, le gouvernement devrait en prendre la responsabilité.

La politique du pays, en ce qui concerne l'élargissement des canaux, a été décidée avant la Confédération. Maintenant, je voudrais pouvoir démontrer au gouvernement la nécessité qu'il y a de réduire les droits du havre à Montréal, afin de nous donner le commerce de l'Ouest. En ce qui regarde les droits des canaux, il n'y a eu aucune réduction depuis 1863. Dans l'Etat de New-York, où l'on a fait un cadeau de \$1,500,000 pour avoir le commerce de l'Ouest, on envisage ces questions sous un autre point de vue ; l'on est décidé à donner beaucoup plus pour conserver ce commerce. En 1860, il fallait payer 27c. par minot pour amener du blé de Chicago à New-York, et les droits de canal étaient de 5c. 2 mills. par minot. L'année dernière, on ne payait que 9c. 2 mills. par minot, de Chicago à New-York et les droits de canal étaient de 1c. par minot.

Il y a eu de grandes erreurs de commises au sujet de l'élargissement des canaux, et je n'accuse personne en particulier de les avoir commises. Je crois que l'on s'est trompé en dépensant l'argent du peuple pour creuser la rivière Détroit avant que nos canaux fussent élargis. Pour montrer l'importance de cette question, je lirai un rapport du contrôleur de l'Etat de New-York, qui nous donnera une idée de son importance mieux que je ne pourrais le faire.

Ce rapport dit :

“ On dit que l'augmentation du tonnage sur les canaux en 1877, a eu pour effet d'amener mille vaisseaux qui ont pris des cargaisons dans le port de New-York, et comme la moyenne du montant qu'un navire océanique dépense pendant qu'il est dans le port est de \$2,000, l'augmentation du trafic sur les canaux a fait que \$2,000,000 ont été dépensés par les vapeurs océaniques seulement. On évalue aussi que le gain total pour l'Etat, a été de \$12,000,000 résultat produit entièrement par l'augmentation des affaires en 1877.”

Voici l'opinion d'un marchand de New-York sur la même question :

“ On cherchait un marché pour écouler deux
M. McCALUM.

cent mille minots de blé-d'Inde que l'on voulait expédier de Chicago. On s'adressa à une maison de New-York en ces termes : “ Voulez-vous avancer sur 200,000 minots de blé-d'Inde qui doivent être expédiés à Baltimore ? ” La réponse suivante fut envoyée : “ Oui, mais pourquoi envoyer ce blé-d'Inde à Baltimore au lieu de l'envoyer à New-York ? ” A cela on répondit : “ On paie, pour transporter le grain à Baltimore un demi centin par minot de moins qu'à New-York, ” et le blé-d'Inde fut envoyé à Baltimore, parce que l'on pouvait épargner la somme de \$1,000 que l'on aurait dépensée en droits de transport et les capitaux de New-York suivirent le blé-d'Inde à Baltimore, parce que ces capitaux étaient ici des capitaux inactifs et Baltimore offrait de les employer.

“ Le marchand dont nous parlons désigna ainsi cette transaction : Six navires ont trouvé à Baltimore six cargaisons de blé-d'Inde et Baltimore a reçu les cargaisons de ces six navires, parce que cette ville pouvait leur fournir des marchandises en retour. Si le blé-d'Inde en question était venu à New-York au même taux de transport que l'on a chargé à Baltimore, nous aurons réalisé en dedans des frontières de notre Etat un montant de \$13,000. Vu les droits imposés, le blé-d'Inde en question détourné de New-York et a pris la route de Baltimore, et non-seulement l'Etat n'a reçu aucun droit quelconque, mais de plus les classes industrielles de l'Etat n'ont rien reçu de la somme de \$13,000 qui serait autrement venue en leur possession. Cette somme de \$13,000 représente, seule, la perte réelle connue. Les pertes résultant de ce que les six vaisseaux ne sont pas venus dans le port de New-York, avec leurs cargaisons, le débarquement et l'emmagasinage de ces cargaisons, leur vente finale et leur transport, ne peuvent être fondées que sur des conjectures, mais on doit les comprendre aussi dans l'estimation des pertes totales encourues. Ce n'est pas tout. Baltimore en donnant, en retour, des cargaisons à ces six vaisseaux, les portera à revenir à son port avec six autres vaisseaux, et cela, toujours au détriment du commerce étranger de New-York.”

Il y a quelques années, la commission des canaux a présenté un rapport demandant que nous ayions douze pieds d'eau dans le canal Welland, mais, à certaines intervalles, il a été jugé nécessaire de lui donner une profondeur de quatorze pieds. J'ai, à plusieurs reprises, insisté auprès du gouvernement pour qu'il complât d'abord l'aqueduc, et il est malheureux pour le commerce de transport de ce pays qu'une telle ligne de conduite n'ait pas été adoptée. Cependant, on ne devrait pas craindre de se servir du canal avec le vieil aqueduc et douze pieds d'eau. Je crois que l'honorable ministre s'est trompé l'année dernière lorsque, répondant à la question posée par l'honorable député de Lambton demandant s'il allait ouvrir le canal avec douze pieds d'eau, il a déclaré que le canal ne

serait pas ouvert à moins qu'il y eût une profondeur de quatorze pieds.

SIR CHARLES TUPPER : Je me suis trompé du tout au tout.

M. McCALLUM : Je le pensais et je parle aujourd'hui de cette erreur, afin qu'elle soit corrigée. J'espère que l'honorable ministre prendra en considération la nécessité absolue qu'il y a d'élever les écluses depuis Thorold jusqu'à Port Dalhousie de manière à permettre de donner 14 pieds d'eau. La chose ne coûtera pas une somme considérable. On a creusé un réservoir ; le tout, excepté cinq ou six ponceaux, a coûté \$150,000 à \$200,000. On a l'intention de mettre les ponceaux au niveau du canal ; je suppose qu'il faudrait \$20,000 pour faire cet ouvrage. Si ces travaux étaient faits ce printemps, nous pourrions ouvrir le canal et envoyer nos vaisseaux par le réservoir.

J'espère que le gouvernement ne permettra pas qu'on laisse passer un autre hiver sans mettre les ponceaux au niveau du canal ; ce qui nous donnera trois pieds d'eau de plus.

Je ne vois rien dans les estimations pour le havre de Port Maitland, qui est dans un très-mauvais état. On épargnerait de l'argent au pays en votant un crédit pour améliorer ce havre cette année.

Un pilier s'est brisé l'automne dernier, et le havre se remplit de sable. La chose peut coûter \$100,000 l'année prochaine. C'est un havre très-important, le plus important du lac Erié, à la tête du réservoir du canal Welland, à l'embouchure de la Grande Rivière, dans laquelle les vaisseaux peuvent naviguer cinq milles. Un des piliers a été brisé pendant une tempête, l'automne dernier, il y a environ un an.

J'attire l'attention du gouvernement sur ce fait, dans l'intérêt de l'économie. On devrait mettre, dans les estimations supplémentaires, assez d'argent pour assurer cette amélioration ; l'ingénieur peut en expliquer la nécessité. J'espère qu'on fera la chose dans l'intérêt du pays.

M. ROSS (Dundas) : Nous sommes tous d'accord sur la question de la nécessité qu'il y a d'élargir et d'améliorer nos canaux le plus promptement possible ; les deux partis se sont entendus sur cette politique, il y a plusieurs années. Cette

politique a été jugée nécessaire dans l'intérêt du pays. On a déjà dépensé beaucoup d'argent dans ce but.

Je suppose que les améliorations que l'on fait subir au canal Welland seront terminées dans un an ou deux. Je n'ai jamais entendu personne dire que ce canal ne devrait pas être creusé à la profondeur qu'on avait d'abord décidé de lui donner, c'est-à-dire, douze pieds, et dans la suite, quatorze pieds sur les buses.

On a suivi la même politique au sujet du canal Lachine.

Maintenant que nous nous sommes avancés jusqu'à ce point dans la voie du progrès, serait-il sage de nous arrêter ? Je ne crois pas que ce soit là l'intention du gouvernement ; mais vu l'état où se trouvent les finances, il lui est impossible de pousser ces travaux aussi rapidement qu'il le voudrait. On est d'opinion, à l'étranger, que le chemin de fer parviendra à supplanter les communications par eau.

C'est une question que nous devons examiner. Quand les canaux seront terminés, nous pourrions examiner les moyens de les employer le plus avantageusement possible. Il ne faut pas confondre cette question avec les questions étrangères.

Supposons que nous ne complétions pas l'élargissement des canaux du Saint-Laurent et que le canal Welland soit capable de porter des vaisseaux plus grands que ceux qui passent dans ces canaux—les canaux du Saint-Laurent—et l'avantage en reviendra directement aux Américains. Non-seulement les ports opposés des Etats-Unis en bénéficieront, mais, de plus, on luttera avec nous à Ogdensburg, pour le commerce qui va maintenant à Montréal, et je crains que la lutte ne soit pas avantageuse pour nous.

Je suis informé que l'on a donné à construire, à Ogdensburg, un grand élévateur à cet effet. Les grands vaisseaux s'arrêteront là au lieu d'aller à Montréal.

Le canal de Williamsburg devrait être amélioré de façon à nous donner 12 ou 13 pieds d'eau sur les buses.

Je suggérerais aussi, dans l'intérêt du commerce de transport, que cette Chambre dit que ces travaux seront entrepris.

Nous devrions d'abord élargir chaque écluse et nous procurer les dimensions des écluses telles que projetées, si nous ne commençons pas les travaux de creusement. Nous devrions avoir la section

de Williamsburg, 10 ou 12 pieds d'eau ; ce qui permettrait d'employer des vaisseaux de la plus grande largeur, contenant 40,000 minots et de 270 pieds de quille, pour porter le grain de Kingston à Montréal ou Québec.

Les expéditeurs pourraient de cette façon tenir leur bateau tout prêt. Cela entraînerait des dépenses beaucoup moins élevées que celles que l'on fait sur les canaux. La plupart des écluses n'ont besoin que d'être allongées.

Si les vaisseaux, après avoir pris des cargaisons à Kingston, pouvaient descendre le Saint-Laurent avec 10 ou 12 pieds d'eau, ils pourraient livrer à Montréal des cargaisons de 40,000 minots. Un honorable député a parlé de vaisseaux portant 70,000 minots de grain.

Je m'appuie sur des autorités compétentes pour dire qu'ils seraient trop lourdement chargés et qu'avec de telles cargaisons, leur marche serait impraticable. Des vaisseaux qui conviennent aux lacs, ne conviennent pas aux rivières remplies de rapides.

Des capitaines et des pilotes ne courraient pas le risque de faire marcher les vaisseaux contenant 70,000 minots dans un étroit chenal de rivière.

On risquerait de forts montants en brisant de tels vaisseaux, sans compter des taux d'assurance très élevés.

Ce serait un obstacle au commerce du Saint-Laurent. Aucun expéditeur ne construirait de ces grands vaisseaux. Des vaisseaux contenant 40,000 minots, sont regardés comme étant les seuls avec lesquels on peut naviguer avec sûreté sur le Saint-Laurent.

Les vaisseaux contenant 25,000 minots ne sont pas regardés, même aujourd'hui, comme étant aussi sûrs que ceux portant 15,000 à 20,000 minots.

On devrait améliorer les canaux le plus tôt possible. Si l'on peut faire facilement et sans retard le voyage de l'Est, rien ne s'oppose à ce que l'on mette des vaisseaux plus grands.

Nous avons assez d'eau dans nos canaux, pour le moment, à l'exception du canal de Williamsburgh ; et il est absolument nécessaire que l'on dépense quelque argent aux sections de Morrisburgh et de Williamsburgh pour enlever les obstacles qui s'y trouvent.

A certains époques, il n'y a pas plus de 6 pieds et 9 pouces sur les buses. On

M. Ross.

devrait s'empressez d'enlever ces obstacles.

Le rapport de l'ingénieur local démontre que, en dépensant \$30,000 ou \$40,000, on pourrait obtenir un autre pied de profondeur, ce qui serait une grande amélioration.

Nous devons porter une attention sérieuse aux rapports que nos ingénieurs préparent sur ces matières.

Le rapport de l'ingénieur en chef, M. Page, est résumé dans un article très court publié dans le *Globe*.

Le voici :

“Le rapport de monsieur John Page, ingénieur en chef des canaux, est un document bien fait et très élaboré, qui montre exactement l'état des canaux Welland et du Saint-Laurent, en février dernier, et qui nous fait voir les résultats que nous donnera le parachèvement de ces canaux.

“Les écluses sur la route canadienne auront 270 pieds de longueur et 45 pieds de largeur, avec 14 pieds d'eau sur les buses. Des vaisseaux ordinaires, jaugeant 1,000 tonneaux, pourront passer dans ces écluses ; mais comme l'on tend à augmenter les dimensions des vaisseaux portant des marchandises, M. Page croit que l'on mettra sur les canaux des bateaux de 1,500 tonneaux.

“Le canal Erié, n'ayant que six pieds d'eau sur les buses, a vu passer plus de frêt en 1878 et 1879, que durant les années précédentes ; cela démontre que les communications par eau peuvent lutter avantageusement avec les chemins de fer.

“Les canaux canadiens une fois améliorés, auront d'immenses avantages sur le canal Erié, et comme les chemins de fer exigent que leur matériel soit renouvelé, le temps n'est pas éloigné—c'est l'opinion de monsieur Page—où ils seront forcés d'abandonner le système de transporter les marchandises à des taux si bas que les actionnaires ordinaires ne reçoivent aucun dividende. Ainsi nous pouvons nous attendre à ce que la route du Saint-Laurent gagne un trafic énorme.

“La lutte réelle entre les chemins de fer et les communications par eau commence maintenant à l'extrémité est du lac Erié. Les chemins de fer sont en communication avec les grands vaisseaux qui naviguent entre les ports de l'Ouest et de l'Est. Cela démontre que les chemins de fer ne peuvent pas lutter sur les routes où l'on peut employer de grands vaisseaux ; et comme le parachèvement des canaux canadiens étendra pratiquement parlant la navigation océanique jusqu'à la tête du lac Supérieur, la route du Saint-Laurent aura un avantage sur n'importe quelle ligne servant à transporter du frêt ; elle transportera les produits de l'Ouest et ouvrira des marchés accessibles aux mines de charbon de la Nouvelle-Ecosse.

“Telle est l'opinion de M. Page, homme d'une longue expérience et au fait de ces questions. On peut accorder beaucoup plus de confiance à

son opinion qu'à celle des prophètes de malheur qui ne peuvent jamais entrevoir de succès pour les entreprises canadiennes."

On verra que ce résumé du rapport savant de M. Page démontre d'une façon concluante que l'élargissement des canaux est une chose des plus désirables. On remarque, en outre, que ce résumé se termine par un avertissement salutaire, celui de se tenir en garde contre les gens qui veulent nous montrer tout en noir.

Nous avons en mains deux grandes entreprises : le chemin de fer du Pacifique et l'amélioration de nos canaux. Il ne faut pas retarder ces entreprises ; il faut les commencer. Les travaux du chemin de fer, s'ils sont conduits économiquement et sagement, d'après les principes véritables du commerce, seront menés à bonne fin avant qu'il s'écoule plusieurs années. Quant aux canaux, je crois que le gouvernement doit prendre tous les moyens pour parvenir à les améliorer. Nous avons maintenant dix pieds d'eau jusqu'à Montréal, sur toute la ligne à l'exception d'une seule section. En ayant des écluses agrandies de 270 en longueur, nous aurions pour longtemps tout ce dont nous aurions besoin.

En ce qui regarde les dépenses, je considère le gouvernement comme un individu ; il ne doit pas faire de placements qui ne lui rapportent aucun bénéfice. Nous devrions nous rappeler que les bonnes routes et les bons pouvoirs d'eau ne sont pas seulement utiles à la navigation et au commerce, mais aussi qu'ils servent aux manufactures.

Dans mon comté on est d'opinion que nous devrions saisir l'occasion de réveiller l'énergie de notre population. Pourquoi notre population n'est-elle pas employée ? On répond que ces canaux ont été construits seulement pour le commerce de transport. Est-il possible que des hommes raisonnables, jouissant de leurs facultés se borneraient à ne mettre à profit qu'une partie de leurs ressources ? En outre, le gouvernement ne devrait pas permettre aux particuliers de s'approprier ou monopoliser ces pouvoirs d'eau, à l'exclusion d'une entreprise générale. On devrait exproprier, à des conditions raisonnables, des terrains suffisants, près des pouvoirs d'eau, et les employer dans l'intérêt général.

En deux endroits, dans mon comté, il y a assez d'eau pour mouvoir trois machine-

ries comme celle qui marche maintenant et qui est construite d'après l'ancien plan. Je crois qu'il serait de bonne politique pour le gouvernement d'acquiescer ces pouvoirs d'eau ; en louant ces pouvoirs d'eau à des personnes capables de construire des manufactures et de payer un loyer raisonnable, l'on retirerait trois fois plus d'intérêt sur ce placement que l'on en retire des canaux ; je prends un grand intérêt à cette question.

Je suis d'avis que nous devons commencer ces travaux, et je crois que si le projet que je suggère est adopté, nous aurons, prochainement, de plus grands vaisseaux, et cela, en faisant moins de dépenses qu'en adoptant tout autre projet ; et nous pourrions élargir nos canaux lorsqu'on le jugera nécessaire.

Si nous laissons les canaux du Saint-Laurent dans leur état actuel, avec leurs écluses étroites, une grande partie de notre commerce s'en ira à Ogdensburg et autres ports américains. Si nous faisons ces améliorations à nos canaux, cela nous permettra de lutter contre le commerce de transport américain.

Ni les rivières, ni les chemins de fer ne peuvent monopoliser le commerce de transport ; nous devons nous y attendre. Cette route aura certainement une très grande part du commerce du pays. Ne perdons pas inutilement le temps, car il est difficile de reprendre le commerce une fois qu'on l'a perdu.

M. BURNHAM : Je suis en faveur du projet du canal de la vallée du Trent, projet soutenu par l'honorable député de Northumberland-Est (M. Keeler). Je crois que le gouvernement devrait examiner attentivement ce projet, après la députation nombreuse qui s'est rendue auprès de l'honorable ministre des chemins de fer et des canaux, et le nombre de requêtes présentées à la Chambre en faveur de ce projet.

L'honorable député du comté du Prince-Edouard (M. McCuaig), s'oppose à l'élargissement des canaux du Saint-Laurent, et dit que l'on a besoin de petits vaisseaux pour transporter le grain que l'on expédie à l'est de Kingston. En ouvrant des communications par eau de la baie Georgienne au lac Ontario, par la route projetée, on peut amener des barges directement du lac Ontario à Montréal ; et comme l'honorable député du comté du Prince-Edouard l'a dit, cette navigation au

moyen de larges coûtera bien moins cher qu'en employant des navires à voiles. Les grands vaisseaux dont on se sort sur les grands lacs peuvent transborder leur cargaison destinée à Montréal au terminus du canal, au lac Huron, supprimant une distance de près de quatre cents milles de Chicago à Montréal, sur la route de Chicago à Buffalo, et de là à New-York par le canal Érié.

On a dit que les chemins de fer parviendraient à faire tout le transbordement sur ce continent. Je crois que l'expérience démontre que les canaux auront toujours une grande part dans le commerce de transport. En ce moment le canal Érié transporte près de la moitié du grain expédié de Buffalo. On voit, aux États-Unis, le bénéfice que font les canaux, par le fait que lorsque le canal Érié est fermé, en hiver, le fret qui passe par chemin de fer entre Chicago et New-York se monte immédiatement de \$1.20 à \$7.00 par tonne.

Il n'en est pas des canaux comme des chemins de fer ; le taux de transport sur les canaux est toujours peu élevé.

Je désire démontrer à l'honorable ministre la nécessité qu'il y a d'examiner attentivement cette question. Un ingénieur compétent a dit que ce projet peut être réalisé au prix de \$2,500,000 ; ces travaux vaudront certainement autant au pays.

Je ne crois pas, comme l'a déclaré l'honorable député du comté du Prince-Édouard, que l'état où se trouve le pays ne permette pas d'entreprendre des travaux publics dont bénéficiera le pays tout entier.

Je crois que l'état de nos finances permettra au gouvernement d'entreprendre ces grands travaux publics et d'assurer au port de Montréal, le commerce de transport des États de l'Ouest.

M. WRIGHT : On est bien aise de voir la Chambre et le pays s'occuper du développement de nos magnifiques cours d'eau. Nous avons tant discuté au sujet des chemins de fer, que nous sommes heureux de constater le fait que nous avons dirigé notre attention sur une autre question non moins importante, la question de nos canaux.

Le Sénat a examiné attentivement la question du canal de Panama. La plupart des honorables députés qui ont pris la parole ce soir, semblent avoir chacun son projet particulier de canal. L'un se lève pour plaider en faveur des avantages

M. BURNHAM.

de la route du Saint-Laurent ; d'autres ont, d'une manière honorable, travaillé en faveur des canaux pour les divisions qu'ils représenter t.

Je voudrais qu'il me fut permis de dire, à mon tour, un mot au sujet de notre système de canaux de l'Ottawa. Plusieurs des honorables députés de la Chambre se rappelleront qu'il n'y a pas encore longtemps notre attention a été dirigée vers cette ligne qui, réellement, abrège d'environ 400 milles la distance qui nous sépare du Nord-Ouest.

Le gouvernement a pris des mesures pour améliorer cette ligne ; il a fait commencer des travaux à Carillon ; il a élargi le canal à Sainte-Anne ; il a commencé à construire le canal Culbute ; tout cela a été fait en vue de ce grand projet.

Je pense que l'honorable ministre des chemins de fer et des canaux s'occupera un peu de l'exécution de ces grands travaux et qu'avant la prochaine session, il aura arrêté un plan pour parachever ces travaux.

M. RYAN (Montréal-Centre) : L'honorable député du Prince-Édouard faisait partie d'une députation composée d'habitants de Montréal et de l'Ouest et qui s'est rendue ici pour montrer la nécessité qu'il y a d'assurer, pour la saison prochaine, à la route du Saint-Laurent, une grande partie du commerce de l'Ouest. Non-seulement les habitants de Montréal, mais encore les négociants d'Ontario faisant le commerce de transport et qui sont très-intéressés à cette question, ont, pour obtenir ce qu'ils demandaient, exercé une forte pression sur le gouvernement.

Ce que nous voulons, c'est que le gouvernement supprime les droits des canaux du pays et, en même temps, assume la dette créée pour le creusement du lac Saint-Pierre ; de cette façon, nous pourrions attirer à Montréal un plus grand nombre de vaisseaux océaniques que par le passé.

Je ne suis pas venu ici demander au gouvernement quelque avantage particulier pour Montréal. Je maintiens, et je crois que la même chose a été maintenue en 1877 par l'ancien premier ministre, que le creusement du chenal dans le lac Saint-Pierre faisait autant des travaux publics que la construction de n'importe quel canal du Canada ; et je maintiens que cet ouvrage doit être imputé au revenu consolidé au lieu de l'être au

port de Montréal. La chose ne profitera pas seulement à Montréal, mais Ontario en retirera aussi d'immenses avantages par le taux peu élevé chargé pour le fret, et quand le prix du transport est réduit, la valeur des produits augmente dans la même proportion. Ontario retirera de la réalisation de ce projet plus de bénéfice que Québec.

Cela permettra à ceux qui se livrent au commerce de transport, de s'assurer une plus grande part du commerce de l'Ouest et du Nord-Ouest des États-Unis. Les dépenses totales n'excéderont probablement pas \$80,000 ou \$100,000 par année.

Après cela, les habitants de Montréal trouveront moyen d'assumer la dette créée pour donner l'accommodation nécessaire à ce port. Ils ont dépensé des sommes considérables pour creuser le canal à Montréal et pour construire le meilleur système de quais qui existe en Amérique.

Je ne crains de dire qu'il existe, à Montréal, plus de facilités pour charger et décharger les vaisseaux, que dans n'importe quelle autre partie de ce continent.

Si le gouvernement veut assumer la dette créée pour le creusement de la grande route de navigation du Saint-Laurent, et l'imputer au revenu consolidé, je crois que les habitants de Montréal, en retour, se chargeront de la dette créée pour le creusement du havre de cette ville.

Ils veulent faire de Montréal un port libre ; et, si ce projet est exécuté, le commerce de ce pays augmentera considérablement.

L'honorable député du comté du Prince-Edouard (M. McCuaig), ne trouve que des absurdités dans toutes les questions qu'il a traitées. Il prétend qu'il est absurde de supposer que le commerce se dirigera vers Montréal et il dit que le port naturel du Canada est Québec.

Cependant, personne mieux que l'honorable député ne sait que Montréal s'est déjà assuré la principale partie du commerce de transport de ce pays et que cela est dû principalement à l'esprit d'entreprise des marchands de Montréal, qui ne restent pas les bras croisés et n'attendent pas que les affaires viennent à eux ; mais ils vont dans le grand Ouest et emploient des vaisseaux pour apporter du grain à

Montréal. Ils font la chose à leur risque. Quelquefois, ils souffrent des pertes, d'autrefois ils réalisent des profits, mais cela n'empêche pas qu'ils ont beaucoup fait pour fixer le commerce de transport du pays et donner de l'emploi à un grand nombre d'ouvriers.

L'honorable député nous a dit qu'il est absurde de penser à faire venir d'en bas de Kingston des vaisseaux contenant un certain nombre de minots de grain et qu'à Kingston, on devrait transborder ce grain dans des barges qui pourraient se rendre à Montréal et à Québec. J'avoue que je ne connais pas bien ce qui a trait à la navigation, mais j'aime mieux m'en rapporter à l'opinion de ceux qui font sur une haute échelle le commerce de transport, qu'à l'opinion de l'honorable député. J'ai entendu des hommes qui ont des capitaux considérables engagés dans le commerce de transport, dire qu'ils préféreraient faire complètement le voyage de Chicago à Montréal en six jours, que d'être détenus trois ou quatre jours à Kingston à transborder leurs cargaisons.

L'honorable député dit qu'il est tout à fait impossible pour un vaisseau contenant une certaine quantité de grain de naviguer avec sûreté sur le Saint-Laurent à l'est de Kingston. Aussitôt que le canal Welland sera complété, des navirés portant au moins 50,000 minots de grain pourront se rendre directement de Chicago à Montréal et, en même temps, remorquer chacun deux bateaux portant 60,000 minots chacun. C'est l'opinion d'un homme politique et, pour ma part, j'aime mieux cette opinion que celle de l'honorable député qui a déclaré absurde tout ce qui ne s'accordait pas avec ses idées. Je ne sais pas si Montréal a déjà offensé de quelque manière mon honorable ami, mais je ne suis pas du tout surpris qu'il raisonne comme il le fait et trouve très-absurde l'idée de transporter directement le grain à Montréal, car il a son projet qu'il croit de beaucoup préférable à celui-là.

M. BOULTBEE : On a semblé vouloir ridiculiser l'idée de construire le canal Ontario et Huron, mais la chose a été faite par des hommes qui ne comprennent pas la grandeur et l'importance de la question. Celui au génie de qui nous sommes redevables de ce projet, M. Capreol, est l'un des hommes les plus intelligents de ce pays. Lorsqu'il a eu

l'idée du chemin de fer Ontario et Simcoe, on regardait ce projet comme beaucoup plus impraticable et plus chimérique que celui qui nous occupe en ce moment. On n'exige pas, pour l'exécution de ce projet, de secours financier du gouvernement. Tout ce que nous avons toujours voulu et ce que nous voulons encore, c'est que le gouvernement encourage ce projet en donnant des terrains dans le Nord-Ouest. Il semble convenable qu'une telle entreprise soit favorisée de cette façon. Ce canal abrégerait la distance du *Far West* d'environ 500 milles, et serait un moyen de transporter les denrées et autres produits de l'Ouest aux ports maritimes ; il est facile de juger combien il est important de construire, si on le peut, cette ligne de communication.

On avait d'abord cru qu'il faudrait \$40,000,000 pour le construire, mais des inventions récentes, sous forme de "lève-écluses hydrauliques," ont démontré que la construction de ce canal peut maintenant se faire pour moins de \$20,000,000.

Je désire insister auprès du gouvernement pour qu'il prenne les moyens de s'assurer s'il est possible d'exécuter le projet de ce canal et déclare s'il peut donner des terrains en quantité suffisante pour permettre aux promoteurs de cette entreprise de la commencer. Si le gouvernement donne ces terrains, le capital nécessaire sera souscrit dans trois mois et, dans douze mois, les travaux seront commencés.

M. GIROUARD (Jacques-Cartier) : Je ne me lève pas dans le but d'ajouter à ce qui a déjà été si bien dit sur l'importance de rendre la route du Saint-Laurent le moins cher possible. Je désire dire un mot ou deux au sujet d'un avantage injuste qui existe, je crois, dans la mise à exécution des stipulations du traité de Washington. Il est bien connu que les navires américains se servent des canaux du Saint-Laurent et les autres canaux du Canada, sur le même pied que les navires canadiens. Il est bien connu, aussi, qu'on ne permet pas aux navires canadiens de se servir des canaux américains, surtout des canaux de l'Etat de New-York, sur le même pied que les navires américains. On dit que le traité de Washington autorise cet état de choses ; cependant, il me semble que le traité ne contient pas de semblable clause.

M. BOULTBEE.

L'article 27 dit :

" Le gouvernement de Sa Majesté britannique s'engage à insister auprès du gouvernement de la Confédération canadienne pour assurer aux citoyens des Etats-Unis l'usage des canaux de Welland, du Saint-Laurent et autres canaux de la Confédération, et cela, aux mêmes conditions que les habitants de la Confédération et le gouvernement des Etats-Unis s'engage à ce que les sujets de Sa Majesté britannique aient l'usage du canal des Battures Sainte-Claire aux mêmes conditions que les habitants des Etats-Unis ; il s'engage, de plus, à insister auprès des gouvernements d'Etat pour assurer aux sujets de Sa Majesté britannique l'usage des divers canaux d'Etat en communication avec la navigation des lacs ou rivières traversées par la frontière ou qui la joignent, entre les possessions des hautes parties contractantes, aux mêmes conditions que les habitants des Etats-Unis."

Il n'y a pas le moindre doute que les navires canadiens n'ont pas le privilège de se rendre au lac Champlain sans payer un droit que l'on exige pas des navires américains. L'usage du canal Whitehall est tout à fait défendu aux navires canadiens, et cela est dû à certains réglemens de douanes. Ces faits, c'est mon opinion, ne sont pas justifiés par le traité de Washington, et le gouvernement devrait prendre des mesures pour mettre fin à ce monopole américain.

SIR CHARLES TUPPER : Je regrette que, vu l'heure avancée de la soirée, il me soit impossible de répondre aussi complètement que je dois le faire aux remarques faites par quelques honorables députés, mais je répondrai brièvement à quelques-unes de ces observations. L'honorable député de Cornwall (M. Bergin) a parlé fortement en faveur de l'adoption de certaines mesures pour mener à bonne fin les travaux à Cornwall, et cela, dans le but particulier d'augmenter le pouvoir d'eau. Il n'y a pas à en douter, c'est là une question très-importante, mais on peut sans doute réduire les dépenses nécessaires pour mettre ce projet à exécution.

L'ancien gouvernement s'est principalement efforcé d'élargir les canaux de Welland et de Lachine, et il en est venu à la conclusion qu'autant que les canaux du Saint-Laurent sont concernés, il ne serait pas désirable de faire des dépenses plus fortes que celles encourues pour mener à bonne fin le projet primitif, tant que le résultat de l'élargissement de ces deux canaux ne serait pas connu.

Le gouvernement actuel a adopté cette politique ; il se propose d'exécuter le con-

trat fait au sujet de l'élargissement du canal Welland, compléter les travaux du canal Lachine, et, en même temps, terminer une autre entreprise que l'ancien gouvernement s'est engagé à faire—l'enlèvement, au moyen d'un dragueur, des obstructions aux rapides Galops.

Ce sont là tous les contrats en opération et nous nous proposons de restreindre les dépenses à ces travaux.

Les remarques que j'ai faites au sujet de l'honorable député de Cornwall, s'appliquent à l'honorable député de Dundas (M. Ross). On travaille beaucoup dans ces deux endroits, dans le but d'augmenter le pouvoir d'eau. Je n'ai pas eu l'occasion de montrer à l'ingénieur en chef de rapport fait par l'ingénieur local, mais j'espère pouvoir le faire bientôt. Cependant, je crains qu'il ne soit bien difficile pour nous, pendant cette session, de mettre à exécution les idées exprimées par les honorables députés de Dundas et de Cornwall, au sujet d'une affaire aussi importante.

Quant aux remarques faites par l'honorable député de Northumberland-Est (M. Keeler) je ne suis pas du tout surpris que la question des canaux du Trent et Murray ait attiré l'attention du public. Autant que je puis en juger, je crois qu'avec une somme comparativement peu élevée, l'on abrègera considérablement la distance qui sépare la baie Georgienne et la baie de Quinté. Si le commerce du Nord-Ouest prend autant d'importance qu'on le croit, il n'y a pas à en douter, la question de ces travaux attirera l'attention du public.

Une députation comme je n'en ai jamais vu dans la ville d'Ottawa, s'est rendue auprès du gouvernement dans le but d'insister auprès de lui sur la nécessité d'améliorer la navigation du Trent. Un ingénieur, qui avait examiné le travail à faire, a dit que ce travail n'entraînerait pas de fortes dépenses. Je ne doute pas que l'on soulève bientôt la question de savoir jusqu'à quel point il serait désirable de faire des explorations dans le but d'abrèger la voie de communication entre la baie Georgienne et Montréal.

Le parachèvement du canal Murray coûterait bien moins cher que n'importe quel autre ouvrage public dont on attendrait le même résultat. Je regrette seulement que les grandes obligations que le gouvernement s'est engagé à remplir—il y a tant d'autres affaires que nous ne pou-

vons retarder — ne lui permettent pas d'examiner sérieusement s'il serait ou ne serait pas désirable de dépenser la légère somme requise pour obtenir ce beau résultat. Le développement des districts miniers adjacents, la grande facilité donnée au commerce de transport en obtenant 100 milles de navigation pour les barges, en échange d'une navigation dangereuse sur une route où ont eu lieu beaucoup de naufrages, tout cela rendrait l'entreprise opportune, si le gouvernement pouvait examiner et s'assurer à quel prix il pourrait faire ces travaux. Je crains que le gouvernement ne puisse pas mettre dans les estimations le coût de ces travaux.

Relativement à l'ouverture du canal Welland et à l'espérance exprimée par l'honorable député de Monk (monsieur McCallum), on m'assure qu'un grand nombre de personnes qui prétendent comprendre parfaitement la question ne doutent pas que le canal Welland puisse être ouvert à travers l'ancien aqueduc. On a quelque doute à ce sujet, mais, à tout événement, nous avons l'intention de tenter l'expérience. On passera pour les portes des contrats qui seront exécutés le plus rapidement possible, et dès que les travaux, qui doivent être terminés pour l'été prochain seront achevés et dès que les portes seront à leur place, nous essaierons si nous pouvons faire passer le canal Welland par l'ancien aqueduc. Des obstacles sérieux retardent le nouvel aqueduc; nous ne pouvons pas espérer le voir achevé pour la saison prochaine. Ainsi, il sera à propos de faire passer, si possible, le canal par l'ancien aqueduc jusqu'à ce que le nouveau soit construit.

Le gouvernement sera obligé d'examiner quelles seront les dépenses qu'il lui faudra faire pour empêcher que le pilier brisé à Maitland n'éprouve des dommages sérieux, ce pilier servant à la Grande Rivière.

M. MACKENZIE : A quoi sert-il maintenant ?

SIR CHARLES TUPPER : C'est une des questions sous examen. Le réservoir sera d'une grande utilité tant que le canal ne sera pas ouvert. Nous nous sommes servis du réservoir pour l'ancien canal Welland ; il traverse une grande étendue de terre, et il semble désirable de le laisser ouvert.

Je pense avoir répondu aux principales

questions auxquelles il était nécessaire de répondre. Relativement à toutes ces questions, qui sont très importantes, et qui ont été discutées avec beaucoup d'habileté par d'honorables députés des deux côtés de la Chambre, je puis dire qu'elles ont attiré l'attention du gouvernement ; mais il est de notre devoir d'achever les travaux d'abord entrepris et d'assurer, autant que nous pourrions, l'extension de notre commerce par les facilités que nous donnent ces travaux.

Mais, en même temps, tout le monde reconnaît combien il est important d'examiner soigneusement de quelle manière nous pouvons favoriser et rendre plus facile le commerce du pays, et réduire les droits sur les grandes artères de communication de façon à les encourager le plus possible et à nous permettre de lutter avantageusement avec les routes rivales.

Nous n'en sommes venus à aucune décision finale, vu l'importance de ces questions, mais le gouvernement les examine et les examinera sérieusement.

M. MACKENZIE : Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de faire de la critique, l'honorable monsieur en étant arrivé aux mêmes conclusions que moi au sujet de l'item relatif aux canaux ; mais l'honorable monsieur s'est attribué un peu à lui-même le travail de cet énorme document.

SIR CHARLES TUPPER : Je ne l'ai pas dit. Tout ce que j'ai dit, c'est qu'il serait inutile de retenir le comité, vu que j'ai déposé le volume devant la Chambre. On doit donner crédit de ce travail à l'ingénieur, non à moi.

M. MACKENZIE : Je crois que le livre contient 100 pages de rapport et que les 600 pages sont remplies de hors-d'œuvres, sous forme de devis de travaux terminés, et à l'heure qu'il est d'aucun intérêt pour nous. C'est une simple perte de temps et d'argent que d'avoir publié ces 600 pages. Les 100 pages sont très bien.

Quant à la plainte faite par l'honorable député de Cornwall et l'honorable député de Dundas, disant qu'il n'y a pas suffisamment d'eau dans le canal, l'honorable ministre des chemins de fer et des canaux ne doit pas ignorer les difficultés provoquées par le fait que des pouvoirs d'eau avaient été loués. Je crois que c'est une grande erreur et pendant que j'étais au pouvoir, j'ai évité soigneusement de louer

ces pouvoirs d'eau. Non-seulement cette manière d'agir rend difficile la collection du loyer, en cas d'empêchement, mais encore elle fait courir le risque de payer des dommages.

Je recommanderais fortement à tout gouvernement de ne pas encourager cette façon de louer les pouvoirs d'eau. Je me rappelle qu'il y a eu une grande difficulté relativement au canal Welland ; les locataires se plaignaient qu'on leur ôtait l'eau sans avis convenable ; le résultat de tout cela a été la nomination d'un arbitrage et des dépenses considérables. Je crois que c'est une grande erreur de maintenir plus longtemps cet état de choses.

Je pensais que l'honorable ministre des canaux nous donnerait un état des montants requis pour terminer les canaux ; il a été assez bon que de m'envoyer un état des montants qui ont été dépensés. Cet état aurait dû se trouver dans son rapport.

M. Page pensait évidemment qu'il s'y trouvait, car il y renvoie. Les dépenses totales faites sur le canal Welland jusqu'au 1^{er} janvier, ont été de \$10,500,000, autant qu'on peut le voir. L'estimation de M. Page était de \$12,000,000.

L'honorable ministre peut-il dire s'il restera en dedans de ce chiffre ? M. Page est généralement exact. Son estimation pour le canal Lachine était au-dessous de \$6,000,000, et je vois, d'après les dépenses, que son estimation était à peu près exacte. L'honorable ministre peut-il dire combien il faudra pour les canaux de Lachine et de Welland ?

SIR CHARLES TUPPER : Je crains que l'estimation de M. Page ne soit au-dessous des dépenses faites pour élargir le canal Welland à douze pieds, dépenses s'élevant à \$500,000 ou \$600,000. En ce qui concerne le canal Lachine, le crédit demandé aujourd'hui terminera ces travaux.

Je regrette que l'honorable monsieur ait fait des remarques au sujet du volume publié par l'ingénieur en chef des canaux, volume qu'il a appelé hors-d'œuvre ; une petite partie seulement de cet ouvrage a trouvé grâce à ses yeux. L'ingénieur en chef des canaux est, je le pense, connu pour un homme très-habile, tellement habile, qu'il a conduit à bonne fin l'un des plus grands travaux, non-seulement du Canada, mais de n'importe quel pays, et cet ouvrage mérite d'être apprécié autre-

ment que ne l'a fait l'honorable monsieur. Je pense que tout ce qui se rattache à cet ouvrage, les devis et autres choses, mérite d'attirer l'attention des pays étrangers.

Des Anglais, des Français et des Américains d'un grand savoir, tous les ingénieurs les plus distingués et les plus savants du monde qui ont examiné cet ouvrage, ont exprimé leur admiration à l'auteur.

Personne ne pouvait s'attendre à ce que l'on fit de telles remarques pour désigner un ouvrage qui a coûté tant de travail à son auteur, et qui doit transmettre à la postérité les détails d'une œuvre d'une si grande importance et donner tant de gloire à l'ingénieur en chef.

M. MACKENZIE : Je n'adresse pas mes remarques à l'ouvrage de M. Page, ni à son rapport, mais à ces 600 pages qui ne sont pas une description de l'ouvrage ; et je ne suppose pas que M. Page ait voulu que ces devis et ces documents fussent imprimés dans le volume. J'ai une trop haute opinion de M. Page. On peut lui avoir demandé de le faire. C'est un immense volume ; il renferme quelques pages consacrées au rapport proprement dit, de M. Page, mais le reste du volume ne servira à personne, ni ici ni à l'étranger.

SIR CHARLES TUPPER : Je comprends maintenant pourquoi l'honorable monsieur a parlé ainsi de ce volume. Il croyait que j'en avais suggéré le contenu. Tout ce que j'ai suggéré se trouve dans une lettre, comme on le voit dans ce volume. Dans cette lettre, je demandais à M. Page de donner, pour l'information du parlement, un état détaillé et soigneusement fait du progrès des travaux sur les canaux Welland, Saint-Laurent, Lachine et Otta va. Vu les grandes dépenses que l'on avait à faire de l'argent public, on a cru qu'il serait intéressant d'avoir sur cette question des renseignements très complets.

Je n'ai rien suggéré quant à ce qui devait ou ne devait pas être mis dans le rapport. Je savais que M. Page était plus en mesure que moi de savoir quels étaient les renseignements qu'il convenait de donner à la Chambre.

Bien que j'aie examiné le volume avec un grand soin, j'en suis arrivé à une opinion différente de celle que s'est formée l'honorable monsieur, et je pense que le temps viendra où tout ce que renferme le volume sera regardé, à tout événement,

comme une matière de grand intérêt historique.

M. McCALLUM : L'honorable député de Lambton veut savoir à quoi sert le réservoir. Il est très important que nous gardions le réservoir tant que l'on ne saura pas à quoi s'en tenir sur le niveau du lac Érié. J'espère que l'honorable ministre mettra une somme dans les estimations supplémentaires pour assurer ce travail.

L'honorable député a dit aussi que c'était une perte d'argent que de publier le rapport de l'ingénieur du gouvernement. Je pense que le peuple verra que c'est de l'argent bien placé et ne fera pas attention à la tentative que l'honorable député a faite pour discréditer M. Page, officier dont il pensait beaucoup de bien pendant qu'il était au pouvoir, et sous le nom duquel l'honorable monsieur s'est souvent abrité lui-même.

M. MACKENZIE : Je n'ai rien dit de blessant contre M. Page. Je l'ai toujours regardé comme l'un des meilleurs ingénieurs du continent, et l'un des meilleurs employés publics, mais cela ne m'empêchera pas de critiquer des documents sans valeur. Il n'y a rien d'intéressant dans ces documents et, même il y a grand nombre de matières qui ne sont pas imprimées pour la première fois.

L'honorable député de Monk est toujours à parler de son éternel réservoir. Je pense qu'il vise plus à nourrir Maitland qu'à nourrir le canal.

M. ROSS (Dundas) : Je dois dire que je regrette extrêmement les quelques remarques de l'honorable député de Lambton. Chacune des paroles que l'honorable député prononce, le pays l'écoute, et il devrait toujours être circonspect dans ses discours.

Quand bien même le louage du pouvoir d'eau sur le canal Lachine aurait été une erreur, nous ne devons pas en conclure qu'une semblable erreur sera faite au sujet d'autres canaux. Le canal de Williamsburg ne sert pas aux navires qui vont à l'est, et l'honorable député devrait se rappeler que l'on n'emploie maintenant qu'une très petite quantité d'eau sur ces canaux. Il devrait aussi se rappeler qu'un léger courant n'est pas un désavantage, vu qu'il dirige et aide les vapeurs et navires.

Il n'y a pas de motif qui empêche qu'un pouvoir d'eau modéré et raison-

nable ne soit employé sur ces canaux. Cela ne causerait aucun dommage aux travaux, encouragerait les industries et donnerait de l'emploi aux ouvriers et aux mécaniciens. Bien que dans mon comté les habitants aient une très haute opinion du gouvernement, ce dernier baisserait dans leur estime s'il refusait de nous donner le privilège et l'encouragement que nous demandons. Ni mes électeurs ni moi ne demanderions au gouvernement des choses qui ne seraient pas jugées être dans l'intérêt du pays entier. Cent personnes ou plus engagées dans l'industrie sur ce point de notre Confédération sont aussi dignes d'attirer l'attention que n'importe quel autre sujet ; nous ne demandons que des choses justes et non des préférences injustes.

M. MACDONELL, (Lanark-Nord) : Je partage l'opinion exprimée par l'honorable député de Dundas, mais je crains qu'il ne cherche à faire un peu de capital politique avec les remarques de l'honorable député de Lambton. Cet honorable député a simplement dit qu'une augmentation de pouvoir d'eau sur le canal de Williamsburgh pourrait nuire à sa navigation. Quant à moi, je ne voudrais pas que la chose fût produite par une augmentation du pouvoir d'eau. Les canaux sont construits pour les fins de la navigation, et l'on ne doit pas changer la destination de ces mêmes canaux, en les creusant dans le but d'y construire des établissements manufacturiers.

Cependant, je connais le canal en question et l'augmentation de pouvoir d'eau que l'on demande ne ferait qu'améliorer sa navigation. Je suis d'opinion que l'Est de la province d'Ontario deviendra le centre manufacturier de la Confédération, et le gouvernement devrait avoir pour but de faire tout en son pouvoir pour encourager la construction d'établissements manufacturiers dans cette partie du pays. Si l'on établissait de grandes manufactures à Morrisburgh, elles seraient aussi d'un grand secours aux grandes fabriques du comté de Lanark, en ce qu'elles procureraient des ouvriers habiles, et empêcheraient en même temps un grand nombre d'ouvriers d'aller aux États-Unis.

Relativement à la question des canaux, je puis dire que le principal but de la construction des canaux de l'Outaouais a

M. Ross.

été d'abrégé de 520 milles la distance qui sépare Montréal de Chicago.

Le canal Culbute devait être l'un des canaux reliant la baie Georgienne à Montréal. A l'époque où ce canal fut projeté, on n'avait pas l'intention de construire le chemin de fer du Pacifique ; mais aujourd'hui que nous avons des communications par chemin de fer depuis le lac Nipissingue jusqu'à Montréal, ce qui est environ 100 milles moins long que la route par eau, l'utilité des canaux de l'Outaouais, au point de vue des communications entre Chicago et Montréal, n'existe plus. La construction de certaines digues sur les "Rapides Plats" devrait être suspendue en considération des dommages considérables que ces digues causeront à l'avenir. Ainsi, au lieu de dépenser de l'argent pour ce système de canaux, je suggérerais que cet argent fût employé au canal de mon honorable ami le député de Dundas, canal qui est un ouvrage d'une importance majeure pour cette partie du pays.

M. WHITE (Renfrew-Nord) : Le canal Culbute donnera une communication non interrompue sur une distance de 120 milles, et je ne puis partager l'opinion émise par le dernier orateur qu'il ne sera d'aucun bénéfice au pays.

On a déjà parlé, dans le cours de ce débat, du système de la rivière Outaouais, mais l'honorable ministre n'a pas jugé à propos d'en parler.

C'est un projet qui doit attirer l'attention sérieuse du gouvernement, mais je n'ai pas l'intention d'insister maintenant sur cette question, parce que je vois, d'un côté, d'honorables députés plaider en faveur de l'élargissement des canaux du Saint-Laurent et de Welland et, d'un autre côté, j'en vois d'autres qui insistent pour que l'on abolisse complètement les droits sur ces canaux.

Les dépenses faites pour ces travaux se sont élevées à \$30,000,000, tandis que le revenu net a été de \$3,800,000, ou près d'un huitième des dépenses totales ; et il me semble que lorsqu'on obtient un aussi mince résultat de dépenses si considérables, il ne serait pas convenable d'insister pour que le gouvernement entreprenne des travaux de cette nature.

Je pense que le moment est venu où le gouvernement doit examiner s'il ne ferait pas à propos d'arrêter les dépenses pour

ces travaux sur les canaux Welland et du Saint-Laurent.

Je ne demande pas que l'on arrête les dépenses absolument nécessaires pour terminer les travaux déjà commencés, mais le gouvernement ferait bien, en complétant ces travaux, d'examiner s'il ne ferait pas bien de retarder les dépenses pendant un temps considérable, et cela, jusqu'à ce que nous soyons certains que l'on a obtenu, en faisant de telles dépenses, de meilleurs résultats que ceux que l'on a obtenus jusqu'aujourd'hui.

On a dit que bien que les dépenses faites pour ces travaux, ne produisaient pas un revenu direct, elles produisaient des bénéfices indirects.

Si la chose était vraie, je crois qu'il serait justifiable de faire des dépenses additionnelles ; mais, lorsque nous voyons que la quantité de grain expédié des autres ports de l'Amérique du Nord, a baissé de 10 pour cent sur la quantité envoyée en 1873, à 5 et deux-dixièmes pour cent en 1878 : lorsqu'on constate qu'une dépense de \$15,000,000 a été faite pour ces travaux, je le répète, il est temps, dans mon opinion, que le gouvernement examine bien s'il n'est pas à propos de mettre un terme à de telles dépenses.

L'item est adopté.

91 Cornwall	\$ 80,000
92 Saint-Laurent	80,000
93 Welland	800,000
94 Ecluse et canal Sainte-Anne.....	150,000
95 Ecluse et canal Carillon.....	300,000

M. MACKENZIE demande des explications sur la manière dont le contrat a été donné à M. McNamee et sur la manière de donner les contrats aux personnes dont on n'a pas reçu de soumissions.

SIR CHARLES TUPPER : Les entrepreneurs étaient, dans l'origine, MM. Cooke et compagnie, à qui on a enlevé le contrat. Quelque temps après, l'ancien gouvernement a demandé des soumissions pour la construction de ces travaux. Les soumissions étaient dans le bureau quand je devins ministre, et le contrat a été donné par moi à MM. McNamee et compagnie, qui étaient les plus bas soumissionnaires. Avant de signer le contrat, le gouvernement a examiné toute la question des dépenses, et il a décidé que, pour le moment, il remettait l'examen de ces contrats. McNamee et compagnie ont été, en conséquence, avertis de cette décision, et leur dépôt leur a été renvoyé.

Plus tard, durant la dernière session, il a été décidé que les travaux seraient repris, vu qu'ils souffraient de grands dommages. L'ingénieur en chef représenta que la suspension de ces travaux causerait des pertes considérables ; que non-seulement les dépenses déjà faites seraient perdues, mais encore que l'on souffrirait des dommages à cause de l'état où se trouvaient les travaux. Il a été alors décidé que nous commencerions les travaux, et j'obtins un vote du parlement pour cette fin. MM. McNamee et compagnie ont averti le gouvernement qu'ils ne reprendraient pas leur contrat aux conditions de leur première soumission. Nous ne pouvions pas, cela va sans dire, les forcer à exécuter leur contrat, vu que nous leur avions renvoyé leur dépôt. Ils déclarèrent, aussi, que les travaux avaient, dans l'intervalle souffert des dommages considérables, et, comme je l'ai déjà dit, nous ne pouvions pas les forcer à exécuter leur contrat.

Dans l'intervalle, Cooke et compagnie représentèrent fortement au gouvernement que l'ancien gouvernement leur avait enlevé injustement leur contrat et qu'ils avaient de fortes réclamations contre le ministère ; ils offrirent de reprendre les travaux aux conditions de leur premier contrat et de les compléter. Le gouvernement, après la retraite de McNamee et compagnie, voyant que Cooke et compagnie, à tort ou à raison, nous menaçaient d'une réclamation, et que les conditions de leur contrat garantissaient autant l'exécution des travaux que n'importe quelles autres conditions, les informa que s'ils voulaient s'associer des personnes ayant l'habileté et les ressources suffisantes à offrir au gouvernement, les travaux seraient poursuivis. Alors, ils proposèrent de diviser les travaux en deux sections : le canal et la digue et la glissoire.

On supposait que la digue et la glissoire étaient la partie la plus difficile des travaux. Ils proposèrent de donner cette partie à messieurs McNamee et compagnie. Le gouvernement sanctionna cette proposition et permit que les travaux fussent divisés, mais de façon à mettre tout l'ouvrage aux conditions du contrat en premier lieu donné à messieurs Cooke et compagnie ; et nous avons trouvé que les prix contenus dans les contrat et soumission de Cooke et compagnie, étaient moins élevés que ceux de la soumission

de McNamee et compagnie. Nous avons renvoyé la question à l'ingénieur en chef, qui a fait un rapport très-énergique contre Cooke et compagnie. L'expérience qu'il avait déjà fait de ces entrepreneurs, ne lui en donnait pas une opinion très-favorable ; mais sa principale objection au consentement que nous avons donné à la proposition de remettre le contrat entre les mains de Cooke et compagnie, était que leur prix était disproportionné et que les travaux ne pourraient pas être exécutés pour ce montant.

Le gouvernement dit alors que si Cooke et compagnie donnaient des garanties suffisantes pour l'exécution des travaux, il ne serait pas justifiable de refuser de leur accorder le contrat sur le principe établi par l'ingénieur en chef, à savoir, que les entrepreneurs prenaient le contrat pour une somme trop légère. Je suis heureux de pouvoir dire qu'ayant donné les travaux, non par contrat privé, mais en vertu du contrat primitif, c'est-à-dire, le plus bas que nous eussions devant nous, et cela, lorsque la main-d'œuvre était le moins cher, et ayant divisé l'ouvrage de la manière dont nous avons parlé, non-seulement les travaux ont avancé de la façon la plus satisfaisante, mais encore le gouvernement à toute raison de croire qu'ils seront achevés conformément aux conditions du contrat, et à des prix plus bas que ceux qu'on aurait donnés en agissant de toute autre façon. J'espère que la politique suivie par le gouvernement pourra subir l'examen des honorables députés de l'opposition et de toute la Chambre.

L'item est adopté.

96 Grenville..... \$250,000

M. MACKENZIE : Est-ce que ces travaux se font à la verge, en vertu de l'ancien contrat ?

SIR CHARLES TUPPER : L'argent voté l'année dernière pour ces travaux, a été dépensé ; ainsi, toutes les dépenses ont été faites en vertu du contrat fait par l'honorable monsieur lui-même.

M. MACKENZIE : Non ?

SIR CHARLES TUPPER : Oui ; et précisément de la même manière qu'il l'a fait. Chaque dollar dépensé pour ces travaux, a été dépensé en vertu du contrat de l'ancien gouvernement. Aucun changement n'a été fait, et tous les tra-

SIR CHARLES TUPPER.

voux qui ont été faits l'ont été conformément à ce contrat. M. Goodwin, l'entrepreneur, disait qu'il avait droit à ce que son contrat fut prolongé pour deux raisons :

Premièrement, que ces travaux projetés lui en donnaient le droit et qu'en vertu de l'arbitrage certaines réclamations lui avaient été accordées ; M. Page était choisi comme seul arbitre, les deux parties ayant décidé de s'en tenir à sa décision.

M. MACKENZIE : Ce n'était pas notre arrangement.

SIR CHARLES TUPPER : L'arrangement par lequel il a été décidé de prendre monsieur Page pour seul arbitre, a été fait entre l'honorable député de Lambton, comme ministre, et l'entrepreneur, et sanctionné par le gouvernement dont l'honorable monsieur était le chef, et l'affaire en est restée là. Monsieur Goodwin dit que l'ouvrage faisait partie de travaux inachevés, et il offrit à mon prédécesseur de retirer ses réclamations en vertu de l'arbitrage si on lui accordait du délai. Monsieur Goodwin me fit la même proposition, et j'ai examiné soigneusement la question, et les officiers en loi du département ont aussi préparé un état général de toute la question, et m'ont convaincu que les travaux n'entraînaient pas le prolongement du contrat, et, en second lieu, qu'il serait impossible d'examiner cette question si elle était compliquée d'autres réclamations.

Dans l'intervalle, M. Page, ne pouvant pas préparer les plans et devis de ces travaux et ne pouvant pas régler exactement la condition des nouveaux travaux, ni ce qu'il fallait faire avant que la saison fut très-avancée, et comme l'ouvrage nécessaire pouvait être exécuté en été, il n'y avait pas de raison de donner le contrat tant que le gouvernement n'aurait pas voté de nouveau l'argent. Je propose donc, si cet argent est voté de donner les travaux par soumissions et d'en obtenir l'exécution précisément de la même manière que pour les autres travaux.

M. MACKENZIE : Je demanderai à l'honorable monsieur de soumettre un mémoire relatif au contrat dont il parle, avant que les soumissions ne soient demandées, ainsi que l'ordre du conseil de septembre 1873, et auquel on a fait allusion.

SIR CHARLES TUPPER: Je mettrai entre les mains de l'honorable monsieur tous les documents relatifs à ces questions.

L'item est adopté.

97 Calbute.....	\$ 4,000
98 Saint-Pierre.....	17,000
99 Divers.....	10,000

M. KILLAM demande si l'on dépensera une partie de cette dernière somme pour le projet du canal de la baie Verte.

SIR CHARLES TUPPER dit que l'honorable député et ses amis politiques de l'opposition ont non-seulement retiré le crédit pour le canal de la baie Verte, mais encore qu'ils ont dépensé une somme considérable pour rendre impossible autant qu'ils l'ont pu l'exécution de ces travaux.

M. KILLAM dit qu'il espère que l'honorable ministre des chemins de fer rira de semblables farces. Il a assuré ses électeurs que c'était l'un des travaux qui seraient pris en considération.

SIR CHARLES TUPPER dit que si l'ancien gouvernement avait continué ces travaux, le pays pourrait maintenant en retirer des services importants.

M. ANGLIN demande pourquoi le gouvernement ne les continue pas maintenant?

M. WHITE (Hastings-Est): L'ancien gouvernement a dépensé tout l'argent.

M. PLUMB: N'y a-t-il pas assez de déficits?

M. ANGLIN dit que l'honorable ministre des chemins de fer et des canaux a promis et assuré à plusieurs reprises que ces travaux, qu'il désigne comme très importants, seraient entrepris, et il ne croit pas que les gens qui se reposent sur l'honorable ministre soient satisfaits des excuses qu'il fait actuellement pour retarder ces travaux.

L'ancien gouvernement aurait terminé les explorations, mais ses prédécesseurs avaient renou la chose impossible. On peut encore reprendre cette affaire car ce qui était alors avantageux l'est encore aujourd'hui, et tout reste dans le même état que lorsque l'exploration a été faite.

M. WHITE (Hastings-Est): L'honorable monsieur qui vient de reprendre son siège a été pendant cinq ans le chef de notre Chambre des Communes, et durant tout ce temps il n'a pas dit un mot du canal de la baie Verte. Pourquoi l'ex-ministre de la marine et des pêcheries (sir Albert J. Smith) n'a-t-il pas fait cons-

truire ce canal qui traverse une partie de son comté? Assurément l'honorable député de Gloucester (monsieur Anglin) ne doit pas trouver à redire, lui qui sait dans son cœur et conscience que le gouvernement dont il faisait partie n'a pas laissé dans le trésor de quoi faire exécuter ce travail public.

XIII. CHEMINS DE FER ET CANAUX— IMPUTABLE SUR LE REVENU.

CANAUX.

Canal Chambly.

100 Achat d'un bureau pour le percepteur, Saint-Jean..... \$1,000 00

Canal Welland.

101 Reconstruction de la superstructure du pont de Dunnville..... 12,000 00
Réconstruction d'un pont sur la ligne de la rue du Canal, à Dunnville..... 5,500 60

L'item est adopté.

SIR CHARLES TUPPER: Le pont de Dunnville est nécessaire pour rétablir la voie publique interrompue par la construction du canal. J'ai pris la peine de vérifier que le pont est nécessaire.

M. MACKENZIE: J'ai pris la peine de vérifier qu'il n'est pas nécessaire.

SIR CHARLES TUPPER: Je donnerai d'amples renseignements lors du concours.

M. McCALLUM: L'honorable député de Lambton paraît être bien particulier à propos de cet item. J'ai connu un temps où son ingénieur était contre ce pont, mais l'ingénieur de l'administration actuelle a fait rapport qu'il est nécessaire dans l'intérêt public. Les \$12,000 sont pour reconstruire le vieux pont. En construisant ce pont le gouvernement s'exempte de la nécessité d'en entretenir au moins trois autres.

L'item est adopté.

Canal de la Baie Burlington.

DIVERS.

102 Renouvellements de quais... \$10,000 00
103 Travaux auxquels il n'est pas autrement pourvu..... 5,000 00
Arbitrage..... 5,000 00
Arpentage et inspection..... 10,000 00

CANAUX.

Entretien et réparations.

108 Réparations et dépenses d'exploitation..... 331,820 00

199 Appointements, salaires et dépenses contingentes des préposés aux canaux..... \$32,620 00

XXXVI.—TRAVAUX PUBLICS.

Entretien et réparations.

200 Perception des droits de glissoires et d'estacades..... \$20,745 00
 201 Réparation et exploitation des ports et glissoires..... 74,900 00
 202 Ligne de télégraphe entre l'Île du Prince-Edouard et la terre ferme..... 2,000 00
 203 Ligne de télégraphe, Colombie britannique *viâ* Nanaïmo et Pointe Grey..... 21,300 00
 204 Agent et dépenses contingentes, Colombie britannique..... 4,000 00

XXVII.—DIVERS.

179 *Gazette du Canada*..... \$ 4,000 00
 180 Impressions diverses..... 10,000 00
 181 Dépenses imprévues sujettes à un arrêté du conseil, et dont un compte en détail sera soumis au parlement durant les premiers quinze jours de la session..... 50,000 00
 182 Commutation de remise de droits sur les articles importés pour l'usage de l'armée et de la prochaine marine.... 4,000 00
 183 Dépenses du gouvernement des territoires du Nord-Ouest.... 17,000 00

M. SCHULTZ : Je choisis cette occasion, la première que j'aie eu depuis le commencement de la session, pour exposer devant le comité et au gouvernement certaines matières en rapport avec le ministère de l'intérieur.

Au nombre de ces matières il y a d'abord l'irritante question de la réserve de Saint-Pierre, dont l'absence de solution est préjudiciable aux sauvages et autres personnes qui l'habitent, ainsi qu'à l'établissement des terres qui l'entourent de tous côtés.

On avait compris et on croyait que l'ancien ministre de l'intérieur avait résolu la question en reconnaissant tous les droits réclamés dans la partie de la réserve affectée à l'établissement et en conservant intacte la partie extérieure pour les sauvages de la tribu. Je crois qu'après un examen personnel minutieux il en est venu à des conclusions qu'il n'a malheureusement pas laissées aux archives ; mais nul doute que les données qui l'ont guidé s'y trouvent encore ; et après dix années de retards fâcheux, cette affaire devrait être enfin réglée. Si la preuve ne suffit pas, il est du devoir du ministère d'envoyer un agent sur les lieux pour la compléter.

M. SCHULTZ.

En second lieu, une autre question irritante tient à celle de la réserve. Certaines terres, dans la paroisse voisine de Saint-Clément, furent expropriées lorsque le croisement du chemin de fer fut fixé à Selkirk, c'est-à-dire qu'on notifia les propriétaires que le gouvernement avait l'intention de prendre ces terres. Naturellement cette notification mit fin aux améliorations et arrêta les ventes ; et je regrette d'avoir à le dire—car le reproche s'applique à l'administration actuelle autant qu'à l'ancienne—que pas un denier n'a été payé aux propriétaires de ces terres.

Une des victimes de cet état de choses, M. James Taylor, est empêché par cela même d'utiliser ses terres ; il aurait trouvé à les vendre à de bons prix, mais il n'en avait pas la faculté ; il aurait pu bâtir et améliorer la terre lui-même, mais il n'a pas osé : c'est tout simplement un acte d'injustice de laisser en suspens des questions de ce genre. On devrait faire quelque chose, et de suite, surtout comme l'honorable ministre des chemins de fer a formellement annoncé que le croisement peut être retardé, mais qu'il n'est pas changé.

Je regrette d'avoir à signaler aussi la distribution des 1,400,000 acres de terres donnés, il y a dix ans à notre population métisse. Quelle excuse peut-on bien fournir pour retarder de donner à quelques-uns des métis ce qui leur a été garanti à cette époque par un acte du parlement ? J'ai dit, sous le règne de l'ancienne administration, que ces retards étaient injustifiables ; aujourd'hui, je dis qu'ils sont honteux. Donnons à cette population ce qui lui appartient. Accordons de suite par lettres patentes ces lots riverains, sans les circonlocutions et les dépenses qu'entraînerait l'éctroi des deux milles extérieurs, et réglons enfin toutes ces affaires depuis si longtemps négligées.

Je n'ai plus qu'un mot à dire au sujet de la province. Je demande au gouvernement, je demande au comité de se souvenir que nous contribuons pour une large part au revenu public, que nous sommes numériquement faibles en cette Chambre, que les besoins d'un pays aussi jeune que l'est notre province sont grands, et qu'on ne doit pas nous refuser ces services de postes et autres qui contribuent tant au développement d'une contrée nouvelle.

Bien que cela soit extraordinaire, j'ai toujours prétendu que le parlement devrait

aider à nos grandes voies publiques de la province, pour les raisons que j'ai si souvent invoquées, et le système actuel des municipalités garantirait la certitude que l'aide que nous leur donnons sera consacrée par elles aux fins qui seront les plus avantageuses pour notre population. Lorsque nous avons à nous occuper des dépenses en rapport avec Manitoba, nous ne devrions jamais perdre de vue que, par suite de l'absence de communication par voie ferrée, sa population s'est trouvée jusqu'à l'année dernière sous le coup de désavantages particuliers. Les nouveaux établissements ont été entourés de réserves de toutes sortes et leur développement comprimé, et bien qu'on ait commencé à donner de l'encouragement à ceux qui se sont établis par préemption sur les terres du chemin de fer, nous devons leur montrer la plus grande libéralité ainsi qu'à tous ceux qui travaillent honnêtement à se créer un foyer et non à spéculer.

Enfin, la question des terres de la baie d'Hudson devrait être examinée immédiatement. Les colons qui se rendent là bas avant que les arpentages ne soient faits n'ont rien pour les guider dans le choix des terres, et les réglemens actuels les laissent à la merci de cette compagnie, si les arpentages lui démontrent qu'ils se trouvent sur les terres de la Baie-d'Hudson. Notre grand Nord-Ouest est aujourd'hui l'espoir de la Confédération, et, si nous voulons que sa destinée s'accomplisse, nous devons éviter tout ce qui pourrait embarrasser et faire tout ce qui pourrait favoriser ceux qui, dans cette contrée nouvelle, nous aident à fonder notre pays commun.

L'item est adopté.

184	Dépenses du gouvernement du district de Keewatin	\$ 5,000
185	Dépenses probables de la mise en vigueur de la loi relative au commerce de spiritueux	5,000

XXV.—SAUVAGES.

MANITOBA ET NORD-OUEST.

167	Annuités en vertu des traités Nos. 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7, et commutations d'annuités	\$216,191
168	Instruments aratoires, bestiaux, grain de semence, outils, munitions, ficelle, etc., fournis en vertu des traités	67,460

M. PATERSON (Brant-Sud) : Je ferai remarquer qu'autrefois la coutume était d'offrir des contrats pour la fourniture des approvisionnements qui devaient être livrés à Winnipeg. Cette année on a demandé des soumissions pour des articles à être livrés aux endroits spécifiés dans l'annonce : il y avait trente-et-une localités séparées les unes des autres par des centaines de milles, et quatre-vingt-un articles demandés. Cette méthode tend, suivant moi, à restreindre le concours des soumissions, et je considère que ce résultat n'est certainement pas désirable. Des habitants de ma ville n'ont pu faire des soumissions, aussi qu'ils en avaient le dessein, parce qu'ils ne pouvaient livrer les approvisionnements à Winnipeg, comme auparavant. Je désire connaître de l'honorable premier ministre les raisons qui ont amené ce changement.

SIR JOHN A. MACDONALD : Ainsi que vient de le dire l'honorable monsieur, le système a été modifié. Il était incommodé de fixer une localité d'où la distribution des articles pût se faire facilement, à cause de la distance qui les séparait les unes des autres. Le fonctionnement du système, dans le cours de cette année, a démontré qu'en ayant des garanties satisfaisantes pour l'exécution des contrats, on était certain que les articles sont livrés en bon état et promptement, à des conditions aussi raisonnables que celles de l'année dernière. Je suis convaincu que ce système va réussir ; mais s'il échoue, nous pourrons retourner à l'ancien.

M. KIRKPATRICK : J'abonde dans le sens de l'honorable député de Brant (monsieur Paterson). Les entrepreneurs d'approvisionnement peuvent s'assurer des prix du transport, des provinces d'en-bas, de Québec ou d'Ontario jusqu'à Winnipeg ; mais au delà de Winnipeg, ils ne le peuvent pas. Je pense qu'il vaudrait mieux réunir à Winnipeg, tous les articles qui doivent être distribués. Celui qui fait des soumissions pour l'envoi de chaque article doit ajouter un pourcentage considérable pour couvrir les frais d'un contrat séparé.

M. PATERSON (Brant-Sud) : Un entrepreneur qui ferait une soumission pour tous les articles d'une classe particulière, devant être livrés à Winnipeg, les mettrait au plus bas chiffre ; il enverrait une charge de convoi à Winnipeg, d'où les articles pourraient être distribués aux différentes localités. J'aimerais à savoir combien de soumissions ont été reçues aux

termes de l'annonce, et combien d'entrepreneurs se sont offerts à Winnipeg. On m'a dit aussi que, dans un cas ou deux, les contrats stipulaient des articles de fabrication américaine.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je ne puis fournir de suite tous les renseignements qu'on demande, mais je les donnerai lors du concours. Il n'y a pas eu de stipulation ni de restriction à l'égard des articles de fabrication américaine. En adjugeant des contrats pour des approvisionnements considérables à une seule personne, de manière à lui permettre d'avoir une commande pour nombre d'articles de la même classe, le gouvernement n'a consulté que l'intérêt public et en cela il voulait assurer la diligence, l'économie et les plus faibles risques possibles. Quant à établir un quartier général de distribution, la chose est hors de question, attendu que les établissements sont trop éloignés les uns des autres. L'honorable député a évidemment oublié la géographie du pays ; il a oublié les distances en émettant son idée. Les harnais destinés à Edmonton et Saint-Albert — à l'extrémité même de cette région, pourrions-nous dire — sont fournis d'Hamilton par des entrepreneurs d'Ontario.

M. ANGLIN : Il est à désirer que nous ayons plus de renseignements au sujet des fermiers instructeurs. Je pense que bon nombre des honorables membres aimeraient à savoir comment se fait cet essai.

SIR JOHN A. MACDONALD : Les fermiers instructeurs n'ont été envoyés là-bas que cette année, et ils ne font que commencer leurs travaux. La ferme se trouve sur un lot non arpenté, en dehors de la réserve, en sorte qu'elle n'appartient pas aux sauvages, mais au gouvernement. Naturellement, le fermier instructeur devra contribuer à sa subsistance en cultivant le lot qui lui est assigné. Il veillera les sauvages à l'œuvre, leur enseignera la meilleure manière de labourer, de récolter, etc. J'espère que nous aurons, l'année prochaine, des preuves substantielles de la réussite de cet essai. Monsieur Dewdney, le commissaire, sera probablement en mesure de nous transmettre, pour la prochaine session, un rapport complet sur chaque réserve, sur les progrès des sauvages et sur le succès ou l'insuccès du système.

M. ANGLIN : Essaie-t-on d'assigner

M. PATERSON.

à chaque famille sauvage une partie spéciale de la terre, ou bien la réserve est-elle en commun ?

SIR JOHN A. MACDONALD : Les sauvages ont les réserves en commun ; mais ils s'arrangent entr'eux pour que chaque famille ait sa maison à elle. Probablement que par degrés ils auront leurs maisons et leurs terres, mais le titre repose dans la commune comme dépositaire. Le principe général de toutes les lois concernant les sauvages a été d'inculquer à ceux-ci l'idée de la propriété, en laissant à chacun d'eux sa propre maison et une pièce de terre à cultiver. Bien que l'essai de les laisser s'affranchir eux-mêmes n'ait pas grandement réussi jusqu'ici, il se poursuit encore tranquillement, je crois. En général le sauvage préfère rester membre de sa tribu et rester sous la tutelle du gouvernement, plutôt que de marcher seul comme le blanc. Comment amener le sauvage à devenir franc-tenancier et à jouir des privilèges de la vie civilisée ? c'est une question dont la solution paraît impossible, mais le gouvernement aura constamment cet objet en vue.

L'item est adopté.

173. Arpentages des réserves des sauvages..... \$15,000

En réponse à SIR RICHARD J. CARTWRIGHT,

SIR JOHN A. MACDONALD : On continue encore les arpentages. A mesure que les sauvages arriveront et décideront de s'établir, nous arpenterons des terres pour eux. Il y a, disséminées dans ce vaste pays, grand nombre de bandes qui ne sont pas encore arrivées.

L'item est adopté.

174. Gages des cultivateurs et de leurs aides..... \$36,430

En réponse à SIR RICHARD J. CARTWRIGHT,

SIR JOHN A. MACDONALD : Il y a deux cultivateurs du gouvernement à \$730, dix adjoints à \$420, dix sept cultivateurs à \$730, cinquante et un adjoints à \$360 ce qui fait en tout \$36,430.

M. ROYAL : Je pense que ces instructeurs, nommés comme ils le sont et n'étant pas soumis à la surveillance immédiate d'un officier du ministère dans les territoires du Nord-Ouest, sont passablement laissés à eux-mêmes ou sujets aux instructions d'Ottawa : ils sont comme un

imperium in imperio et ont absolument leurs coudées franches dans leurs relations avec les sauvages. Les agents du ministère suivent leur instructions et ils savent jusqu'à quel point ils peuvent aller au-delà en traitant avec les sauvages. Les instructeurs peuvent être de fort habiles hommes, mais il est à craindre que leur autorité et leurs efforts soient en conflit avec ceux des agents.

Je crois que dans la nomination de ces instructeurs, on n'a pas assez tenu compte de la nature, ou, peut être, de la religion des sauvages. Les instructeurs nourrissent en quelque sorte les sauvages avec lesquels ils sont en contact journalier, et ils ont sur eux une grande influence ; aussi je pense que cette division du service devrait être reliée au ministère de façon à ce que les instructeurs soient placés sous le contrôle plus immédiat et plus strict de quelque officiers, agents de sauvages ou autres.

On me dit que de nouvelles nominations vont être faites, et j'espère que nous ne verrons pas la même similitude dans les noms et les places natales des fonctionnaires nommés, comme la liste actuelle nous en offre. Il a été fait à ce sujet des plaintes qui recevront sans doute l'attention du gouvernement. Ces officiers devraient être mariés et reconnus pour la modération de leurs idées.

SIR JOHN A. MACDONALD : Les instructeurs ne sont pas tout à fait indépendants des agents de sauvages qui sont officiers chefs dans leurs divisions respectives : Ceux-ci auront un contrôle général sur les instructeurs. En outre, il y a un inspecteur des instructeurs, M. Wadworth, un homme très habile et très précieux, je crois. Il a mission de visiter chaque ferme, de voir à ce que les instructeurs s'acquittent bien de leur tâche, et de les signaler s'ils sont incapables.

L'honorable député (monsieur Royal) parle de l'origine de ces instructeurs. Il y a quelques noms français sur la liste. Nous aurions été heureux l'année dernière d'avoir quelques instructeurs du Bas-Canada, mais nous n'avons reçu des demandes de cette province que tard dans la saison. Je verrai à ce qu'il soit choisi des instructeurs de Québec, s'ils s'en présente qui veuillent aller là bas.

L'expérience nous démontrera qu'il nous faut, pour l'avenir, des cultivateurs

instructeurs qui ont une certaine expérience du Nord-Ouest, si c'est possible. Ceux qui ont été choisis jusqu'ici connaissent leur métier, et c'était l'essentiel pour le moment. Au bout de quelque temps, certains d'entre eux se sont dégoûtés et ont voulu s'en revenir ; en sorte que nous avons l'ennui et encouurons la dépense d'envoyer au Nord-Ouest des hommes qui se livrent bientôt à d'autres entreprises que celle pour laquelle on les envoie. Dorénavant nous choisirons, autant que possible, des instructeurs qui connaissent le pays et les habitudes des sauvages.

M. ROYAL : Je regrette qu'on n'ait pas assez tenu compte de la population métisse en envoyant des officiers en rapport avec les sauvages. En effet, pour ce qui est des cultivateurs instructeurs, je ne vois parmi eux qu'un seul métis, M. Setter, de Saint-André. Je suis certain que si le gouvernement en avait pris le temps, il aurait pu choisir dans différentes parties de Manitoba bon nombre d'instructeurs dont la langue et les relations avec les sauvages les rendaient particulièrement aptes à cette besogne. Sous le rapport des talents pour la culture et des qualités pour l'enseignement, je crois que le gouvernement aurait pu choisir plusieurs métis qui auraient fait d'aussi bons instructeurs que plusieurs de ceux qui ont été nommés.

Plus d'un avantage aurait résulté de ces nominations. Les métis qui ont été les premiers colons du pays, se figurent qu'ils sont complètement exclus des emplois du gouvernement. Il y a, proportionnellement parlant, autant d'intelligence chez les métis que chez les autres classes de la population, et ils sont spécialement faits pour traiter avec les sauvages auxquels ils sont liés par la langue et, en bien des cas, par des liens de consanguinité. Si nous employions des métis, nous aurions moins de trouble et nos dépenses seraient moindres.

En réponse à **SIR RICHARD J. CARTWRIGHT,**

SIR JOHN A. MACDONALD : Il y aura dix-neuf fermes vis-à-vis les deux du gouvernement.

L'item est adopté.

175 Sioux du Manitoba et du Nord-Ouest.....	\$ 7,000
176 Edifices destinés au commissaire, maison, bureau, magasin.....	12,000

SIR JOHN A. MACDONALD : Ce crédit est destiné à la construction d'une résidence et d'un bureau pour le surintendant des sauvages, ainsi que d'un bureau des terres. On suppose qu'avant un an toutes les terres seront prises dans cette localité, et Winnipeg ne sera pas l'endroit le plus favorable pour le bureau principal de l'agence des terres. Le gouvernement n'a pas encore choisi l'emplacement, mais ce crédit est tout simplement pour bâtir dans l'endroit qui sera fixé. Il est important que cet endroit se trouve quelque part sur la ligne du chemin de fer, ou près du lieu.

Nous nous proposons d'établir au même endroit les quartiers-généraux de la police à cheval. Elle est répandue par tout le territoire, et quoique sa distribution ait pu être bonne pendant un temps, elle n'est plus satisfaisante, car l'absence de discipline se fait sentir par suite de sa dissémination. Elle est stationnée partout, depuis le Fort McLeod et le Fort Walsh jusqu'au pied des Montagnes-Rocheuses. En cas de troubles, le gros des sauvages se tient entre les forts, et la police a pour mission de protéger la population qui s'y rend. Nous n'attendons pas de révolte parmi les sauvages, mais la police est là pour la réprimer si elle éclatait. On a suggéré les environs des collines de Touchwood comme étant l'endroit le plus favorable au quartier-général du chef de la police.

Nous nous proposons de réparer et de remettre à neuf les bâtiments de Fort Pelly dans ce but. Le surintendant est resté là depuis sa nomination. Il y est allé au mois de mai dernier après avoir passé par Fort Benton et examiné tous les postes du voisinage. Il a parcouru une grande partie du pays et il est revenu ici dans le cours de cet hiver pour conférer avec le ministre. Aux termes de sa nomination, il doit résider dans le territoire.

L'item est adopté.

177 Dépenses générales, surintendance du Manitoba.....	\$ 25,000
Dépenses générales, surintendance du Nord-Ouest.....	36,430

XXX.—POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

178 Solde de la police, y compris l'état-major, et solde additionnelle aux cultivateurs, jardiniers et artisans.....	118,000
Rations.....	45,000
Fourrage.....	40,000
Combustible et éclairage....	5,000

SIR JOHN A. MACDONALD.

Uniformes.....	\$22,000
Réparations, renouvellements, remonte, armes et munitions.....	30,000
Médicaments et soins médicaux.....	1,500
Livres et papeterie.....	1,000
Frais de transport, guides et charretiers.....	24,500
Dépenses contingentes.....	3,000

SIR JOHN A. MACDONALD : On remarquera que nous avons, sous ce chef, effectué une économie considérable. La solde des hommes de police a été diminuée sans que l'efficacité du corps en soit affectée le moins du monde. Cette solde était trop élevée, et trop de jeunes gens s'étaient agrégés au corps qui avaient des moyens. Nous avons constaté qu'il était infiniment préférable d'avoir des fils de cultivateurs capables et désireux de servir. Je crains que les fermes, autour des stations, n'aient pas beaucoup réussi. Une des circonstances les plus décourageantes en rapport avec ce sujet est le prix élevé du fourrage ; mais nous espérons qu'en déplaçant le quartier-général de la frontière, nous ferons disparaître cette difficulté jusqu'à un certain point et nous permettrons à la police d'obtenir des approvisionnements des colons qui iront s'établir dans le pays.

En réponse à sir RICHARD CARTWRIGHT, SIR JOHN A. MACDONALD : Il n'y a pas de danger que les hommes de police soient bloqués dans leurs postes qui sont autant de dépôts de provisions pour secourir les sauvages souffrant de la famine. La moyenne du prix de chaque homme de police et de son cheval était de \$1,000 par année. Le crédit actuel est basé sur le calcul de \$850 pour un homme et son cheval, la solde des hommes étant de 40c. par jour.

M. ROYAL : En demandant l'autre jour la production de documents qui ont été remis à la Chambre et qui concernent le corps de police à cheval, j'ai porté avec beaucoup de répugnance certains faits à la connaissance de la Chambre. Il est de mon devoir, quelque pénible qu'il soit, de lui communiquer les renseignements qui sont venus en ma possession au sujet des différents services de ces territoires et plus spécialement de la police à cheval du Nord-Ouest.

Je sais fort bien que ce corps étant disséminé sur de grandes distances, cela explique l'absence de discipline ou le manque

d'autorité nécessaire. Naturellement notre administration des territoires du Nord-Ouest n'est qu'un essai, et il nous faut en payer la façon; mais je suis d'avis que quand il y a un mal, il faut y remédier. Nous devons connaître tout ce qui en est de notre corps de police du Nord-Ouest, et savoir si nous pouvons compter sur lui en cas d'éventualités. Je vais donner lecture des notes d'une personne qui a visité l'autonne dernier les différents postes occupés par la police. Nous verrons si ce corps peut faire face aux premiers efforts de l'ennemi, et combien de temps il peut tenir, une fois attaqué; enfin nous connaîtrons son efficacité.

(Lecture d'une lettre donnant un très bon rapport de la condition des forts, équipement, munitions, armes, chevaux, sellerie, discipline et conduite du corps vis-à-vis des sauvages et des métis).

Je vais lire maintenant l'extrait suivant d'un article publié par un journal de Winnipeg le 10 mars. (Extrait lu.)

Une grande partie de ces faits est malheureusement due à la conduite des hommes à notre solde. Quelques jours plus tard le *Times* de Winnipeg publiait un article dont je vais donner des extraits. (Extraits lus.)

Quelque pénible que cette révélation soit pour moi—car elle a pour objectif un corps dont la mission est de protéger les sauvages et de tenir l'eau de feu éloignée d'eux—il est de mon devoir de la faire. J'ai exposé ces faits de mon siège au parlement. J'ai lu des notes prises par un monsieur parfaitement désintéressé qui a jugé les choses à un point de vue franchement canadien. Ce n'est pas une accusation contre les ministres actuels, car ces abus existaient avant leur avènement au pouvoir. Je n'en fais porter la faute à aucun gouvernement; mais je mets simplement devant la Chambre des faits qui sont venus en ma possession et qui porteront peut-être l'administration à modifier son système, à substituer au corps de police que nous avons aujourd'hui, qui nous coûte si cher et fait si peu de bien, un petit corps militaire placé sous une discipline rigoureuse.

SIR JOHN A. MACDONALD: Voilà une accusation très grave portée contre la police à cheval. Je ne connais pas la personne qui a fourni ces informations; mais si c'est vraiment un Canadien, il doit signer ce document de son nom et

donner ces renseignements au gouvernement sur sa responsabilité, afin que ce dernier puisse rémédier au mal qu'il signale. Je dois dire que je ne crois pas la moitié de ce qu'il avance; je ne pense pas que ce soit vrai, je suis convaincu que ce n'est pas vrai.

Je dois dire en même temps que je ne pense pas que le corps de police soit dans une condition aussi satisfaisante qu'il devrait l'être. Il est trop disséminé. Les différents postes qu'il occupe ont été choisis il y a plusieurs années déjà, alors qu'il fut expédié là-bas pour faire face aux exigences supposées du moment.

Chacun sait que les troupes se relâchent dans la discipline quand elles ne sont pas sous un contrôle suffisant. La grande faute commise a été de ne pas changer les officiers. Officiers et soldats ont vécu des années ensemble aux mêmes endroits, et quelques-uns des officiers, ceux spécialement qui avaient des dispositions pour le commerce et la spéculation se sont consacrés à l'élevage de troupeaux de bestiaux, etc., et ont trop laissé le soldat à lui-même. Nous nous proposons pour l'avenir de garder les hommes ensemble, à l'aide de quartiers-généraux et de différents postes qui pourraient être occupés par de petits détachements. Cependant ils devront être changés tous les ans, sauf peut-être les principaux officiers, tels que le commissaire et le sous-commissaire qui pourraient rester en permanence aux quartiers-généraux.

Au sujet du fourniment, il est vrai que les armes ne sont pas uniformes; on a envoyé différentes espèces d'armes, mais elles sont toutes excellentes. Quand il surviendra des changements, nous pourrions établir l'uniformité sous ce rapport; mais tant que les armes qui ont été données au corps de police seront suffisantes, il sera inutile d'encourir des dépenses pour les remplacer par des neuves. On lui a fourni plusieurs espèces de carabines, y compris la Snider et 100 Spencer. On avait constaté que les sauvages avaient en leur possession des carabines à répétition, et c'est, je suppose, la raison pour laquelle on en a fourni au corps de police.

Celui-ci, je pense, n'a pas été tenu à la hauteur de la situation; mais nous allons faire tout en notre pouvoir pour améliorer sa discipline et son efficacité. On pourra faire quelques exemples pour les infrac-

tions. Quant à l'accusation générale d'immoralité portée contre certains membres du corps de police dans leurs relations avec les sauvagesses, j'espère qu'elle est grandement exagérée. Il est possible que dans une troupe de 300 jeunes gens il se produise quelques cas d'immoralité; mais tous les efforts possibles devront être faits pour restreindre le mal.

Je pense qu'un grand succès a couronné les efforts tentés par la police pour éloigner les spiritueux, en l'absence de quels quelques personnes se sont adonnées au *pain-killer* et à l'eau de Cologne; mais naturellement, cela ne pouvait être prévenu. Il m'est guère probable que de pareils breuvages puissent tenter des troupes qui sont disséminées par petits détachements sur un vaste territoire, et ils ne peuvent être un obstacle à l'établissement, attendu qu'il n'y a pas de colons à plusieurs de leurs postes.

M. DAWSON: Je dois dire des sauvages en général et qui sont répandus sur tout le continent, qu'à leur état naturel et avant l'arrivée des blancs parmi eux ils ont été un peuple très moral. Les irrégularités qu'on signale chez eux sont probablement dues à la présence de blancs immoraux. En général, les sauvages sont moraux, tranquilles et de bonne conduite.

L'item est adopté.

Résolutions à rapporter.

CHEF DE L'OPPOSITION.

M. MACKENZIE: Je demande la parole pour dire un mot ou deux au sujet de mes relations personnelles avec la Chambre. J'ai décidé, hier, de me retirer du poste de chef de l'opposition, et, à partir de ce moment, je ne parlerai et n'agirai pour personne autre que pour moi-même.

SIR JOHN A. MACDONALD: Naturellement, la droite n'a rien à voir dans une pareille décision. Mais tout ce que je puis dire, c'est que j'espère que l'honorable monsieur qui remplacera l'honorable député de Lambton déploiera la même habileté, l'ardeur et le zèle pour ce qu'il croit être le bien du pays dont a fait preuve mon honorable ami qui vient de reprendre son siège.

La Chambre s'ajourne à
deux heures.

SIR JOHN A. MACDONALD.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 28 avril 1880.

L'Orateur prend son siège à trois heures.

PRIÈRE.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

COMMUNICATION.

SIR SAMUEL L. TILLEY fait à la Chambre la communication suivante :

Sur le rapport, en date du 11 février 1880, de l'honorable ministre des finances, déclarant qu'il a pris en considération des dépêches reçues du lieutenant-gouverneur de la Colombie britannique, au sujet des avances que le gouvernement fédéral se propose de faire pour la construction du bassin de radoub à Esquimalt, et qu'en vue d'arriver à un règlement de la question, il a eu plusieurs entrevues avec l'honorable procureur-général de la province qui a été délégué pour s'entendre avec le gouvernement fédéral à ce sujet :

Le ministre déclare qu'il a soigneusement étudié la question, et que dans son opinion, il est désirable de modifier l'arrêté du conseil du 13 novembre dernier, et d'en soumettre un qui soit conforme à certaines dispositions et conditions énoncées dans son rapport ci-joint.

Le comité recommande que le dit rapport soit approuvé et mis à effet, et que des copies de la présente minute soient transmises au très-honorable ministre des colonies et au lieutenant-gouverneur de la Colombie britannique.

(Signé) L. R. MASSON.

Approuvé, le 12 février 1880.

(Signé) LORNE.

COMPTE-RENDU DES DÉBATS.

ADOPTION DU RAPPORT DU COMITÉ.

M. STEPHENSON: Je propose que la Chambre concurre dans le troisième rapport du comité spécial chargé de contrôler le compte-rendu officiel des débats de cette Chambre.

M. BLAKE: Est-ce là le rapport qui contient l'exposé du nouveau système?

M. STEPHENSON: Oui. Je dois dire que le comité, après mûre délibération, en est venu à cette conclusion. Tel qu'il est aujourd'hui, le compte-rendu ne donne pas satisfaction aux députés, et nous pensons que notre plan est meilleur. La dépense qu'il entraîne est la même que maintenant, et les sténographes, étant sous le contrôle direct de la Chambre, ferait bien mieux leur travail et leur

compte-rendu donnera plus de satisfaction. Quant à l'impression, nous proposons de nous en tenir au système actuel et de la donner à l'entreprise. Après ample délibération, nous avons décidé de proposer ce plan à titre d'essai.

M. BLAKE : De quelle manière proposez-vous de choisir les sténographes ?

M. STEPHENSON : Ils seront nommés par le comité, avec l'approbation de la Chambre, tout naturellement.

M. BLAKE : L'honorable monsieur pense-t-il avoir le temps de demander des soumissions pour les autres choses ?

M. STEPHENSON : Oui, et c'était notre but en présentant si tôt le rapport ; nous avons pensé avoir assez de temps, avant la clôture de la session, pour prendre des mesures afin de nous assurer d'un bon personnel de sténographes et de donner l'impression à l'entreprise.

M. JONES : Je suis d'avis que la manière dont se fait aujourd'hui le compte-rendu des débats est vicieuse, car elle donne indubitablement naissance aux longs discours. Le système de soumettre les discours à ceux qui les ont prononcés, pour les remanier à leur guise, est mauvais. Si ces discours sont sténographiés, ils doivent l'être *verbatim* et *literatim*. Si cela avait lieu, nous n'aurions pas ces discours interminables que nous subissons et qui sont parfois tout à fait inutiles. Je suis d'opinion qu'il devrait y avoir un changement. Il n'est pas juste, suivant moi, qu'un député qui a donné cours à ses sentiments dans la chaleur du moment ait le privilège de refaire son discours quatre ou cinq jours après.

Ce qui me fait dire qu'un changement est nécessaire, c'est que je sais pertinemment que des observations faites ici et publiées par les journaux ont été éliminées des *Débats*. Je le répète, le système est mauvais. Les *Débats* doivent être discontinués, ou bien les discours sténographiés *verbatim* et *literatim*. Dans ce cas, nous n'aurions pas autant de discours insignifiants et qui coûtent si cher au pays. Je voterais très volontiers en faveur d'une proposition qui aurait ce résultat.

M. STEPHENSON : Le but du comité, en faisant cette recommandation, a été de donner aux députés la faculté d'avoir leurs discours publiés sur une grande feuille, déposés sur leur bureau le lendemain du jour où ils auraient été prononcés,

afin de les reviser : ils auraient trois jours pour cela.

L'objection que soulève l'honorable député de Leeds (monsieur Jones) a été pesée par le comité qui en est arrivé à la conclusion que la faute n'est pas celle des sténographes, mais bien des députés eux-mêmes. S'il était loisible aux sténographes de transcrire les discours *verbatim* et de les livrer à l'impression sous cette forme, l'édition en serait prête plus tôt que maintenant ; mais les députés pensant avoir le privilège de faire à leur prose des modifications considérables, il s'en suit tout naturellement des retards dans la livraison.

Les membres ne doivent pas gêner les sténographes ; il est nécessaire que ceux-ci soient responsables à quelqu'un et que ce quelqu'un soit responsable de ce qu'ils font. Voilà pourquoi le comité a cru que le système actuel devrait être changé, et que les sténographes devaient être adjoints au service de la Chambre. Cet arrangement a pour but de répondre à l'objection en question. C'est un essai : nous avons à le tenter et à l'adopter, ou à en finir avec le compte-rendu officiel. Un très grand nombre de députés ne sont pas disposés à en venir à cette dernière extrémité. Je crois que nous pourrions adopter un système qui a parfaitement réussi ailleurs. Nous avons confiance dans son succès. Dans tous les cas il mérite d'être mis à l'épreuve, et nous le proposons à la Chambre avec la pensée qu'elle en tirera le meilleur parti possible.

M. VALLÉE : Les *Débats* ne nous donnent pas un compte-rendu fidèle de nos délibérations. Alors, quelle est leur raison d'être ? Je suis d'avis qu'il est parfaitement inutile de consacrer une aussi forte somme d'argent à leur publication. Il faut, ou que les discours soient transcrits tels qu'ils ont été prononcés, ou que les *Débats* soient publiés sous une autre forme : alors les députés pourront compter sur les journaux.

Pour ma part, je suis en faveur de l'abolition des *Débats*. Je considère que la somme affectée à leur publication est un gaspillage, car ils ne nous donnent pas un compte-rendu exact de ce qui se passe dans cette enceinte. Je suis d'opinion que nous devrions plutôt donner une certaine somme aux journaux des deux partis, afin de les engager à reproduire les discours

des membres de chaque groupe de la Chambre.

M. BLAKE : Je suis un de ceux qui ont appuyé la première proposition de l'établissement des *Débats*, et chaleureusement repoussé l'objection théorique que cette publication aurait pour effet de prolonger les débats de la Chambre. Je ne croyais pas à ce résultat ; car j'étais d'opinion que les députés qui voulaient acquiescer et conserver un rang distingué dans cette Chambre apprendraient bientôt que ce n'est pas en faisant de longs discours qu'on y parvient. Ainsi que je le disais alors l'incitation à prononcer de grands discours que comportait la publication des *Débats* ne devait pas être assez forte pour faire perdre cette considération de vue.

Je dois avouer que les événements ne m'ont pas donné raison, et je pense qu'ils se font maintenant de copieux discours qui n'auraient pas été prononcés ou, dans tous les cas, n'auraient pas eu des proportions aussi vastes sans le système du compte-rendu officiel. Aussi, depuis quelques temps je suis passablement revenu de l'opinion que ce système facilite l'expédition des affaires de la Chambre.

Je comprend les désavantages où nous nous trouvons ; ils tiennent à une question de localité, au fait que le siège du gouvernement est ici. Les principaux journaux du pays sont publiés loin du théâtre de nos débats, et il leur est parfaitement impossible de donner un espace raisonnable à nos discours, surtout lorsque la session est devenue très laborieuse et que les séances se prolongent bien avant dans la nuit. Cet état de choses continuerait si les *Débats* étaient abolis. Mais je crois que l'abus dont je parle augmente, et que nous pourrions nous attendre, d'année en année, à des discours qui ne seraient pas prononcés sans la publication du compte-rendu officiel.

Il faut avouer que le système actuel n'a pas eu de succès ; les plaintes auxquelles on a donné cours à chaque session, c'est que le système du contrat n'a pas fonctionné d'une manière satisfaisante.

Maintenant, on nous propose d'essayer un nouveau plan, et, pour ma part, je suis disposé à accepter le rapport s'il n'est pas l'objet d'une motion adverse. Nous verrons quel sera le résultat de ce plan ; mais je déclare franchement que s'il ne diminue pas les abus dont j'ai parlé, s'il

n'apporte pas dans le compte-rendu de nos débats l'amélioration que nous avons droit d'en attendre, je ne serai pas, après la prochaine session, en faveur de la continuation des *Débats*.

M. CASEY : L'honorable député de Durham-Ouest vient de signaler un abus des *Débats* : c'est qu'ils donnent quelquefois naissance au verbiage. Il est très possible, d'un autre côté, qu'en donnant et publiant le compte-rendu des discours ils amènent la discussion de questions qui, sans eux, ne seraient pas débattues. Nous savons que ce qui est dit dans cette enceinte a pour but d'influencer l'opinion de l'extérieur autant que les membres de la Chambre.

Sur le système du compte-rendu en lui-même il peut y avoir des différences d'opinion, mais je pense qu'il n'en existe pas sur l'apropos d'avoir des épreuves de nos discours le lendemain du jour où ils ont été prononcés.

Quant à agréger les sténographes au service de la Chambre et du pays, je doute fort de l'opportunité de ce projet. En premier lieu, je crains qu'ils soient tout simplement une addition au personnel des sessions, et il est possible que l'influence politique contribue autant que la capacité à leur nomination, ce qui pourrait produire de sérieux inconvénients. Ensuite, je suis informé par des hommes pratiques qu'il serait à peine possible d'atteindre, avec le personnel qui nous est proposé, le résultat qu'on veut obtenir. Rarement le gouvernement et la Chambre des Communes obtiennent de leurs employés une somme d'ouvrage aussi grande que leur en donnerait un entrepreneur ; par conséquent, il n'est pas probable que cette publication du compte rendu soit faite aussi économiquement que si elle était donnée à l'entreprise.

En somme, il en coûterait moins de passer un contrat particulier pour la publication des *Débats* en bloc que de la faire faire par nos employés. Si l'on veut avoir un ouvrage plus volumineux que maintenant—et c'est le but du nouveau projet—les frais seront plus considérables. Je suis d'avis qu'il serait beaucoup plus sage de demander des soumissions sur la base de ce surplus d'ouvrage. Les soumissions devraient être demandées maintenant, et nous pourrions laisser de côté pour quelque temps le reste du projet.

On me dit que le comité avait prié l'entrepreneur actuel d'élaborer un plan pour l'information de ses membres, et qu'il l'a fait. Je ne sais pas si les membres du comité ont bien étudié ce plan ; ils n'en parlent pas dans leur rapport. Je pense qu'il serait utile que la Chambre le connût, et qu'il devrait nous être communiqué. Je suis d'opinion qu'il serait bon de renvoyer à la prochaine session l'examen de cette partie du rapport qui recommande que les sténographes soient employés et payés par la Chambre.

M. WHITE (Cardwell) : Je pense qu'en somme l'expérience des *Débats* a été satisfaisante, bien que quelques difficultés—dont l'honorable député de Leeds (monsieur Jones) a signalé la principale—aient entravé le fonctionnement du système. Si je comprends bien, le but du rapport qui nous est présenté est de faire disparaître ces difficultés.

D'après le nouveau système, chaque député prenant la parole en cette Chambre ne pourra reviser son discours que quand celui-ci aura paru au journal dont une copie sera déposée sur le bureau de chaque membre ; par conséquent, il sera toujours facile de vérifier les modifications qu'il lui aura fait subir et de constater s'il en a retranché des choses qu'il aurait voulu ne pas dire. Ce point est très-important. Nul doute qu'un grave abus est résulté de la tendance, chez quelques-uns, à oublier en revisant leurs discours que ce privilège de revision n'embrasse pas celui d'en exclure des paroles que, une fois dites, ils pourraient désirer n'avoir pas prononcées. Pour ma part, j'ai, une fois, commis une erreur que j'aurais été bien aise d'exclure des *Débats*. Je l'ai fait disparaître du journal avec lequel j'étais en relations, mais non pas des *Débats*, pour la raison que cette erreur avait donné lieu à des commentaires défavorables. Je n'avais pas le droit de l'exclure du compte-rendu officiel.

Ce que nous voulons, c'est un compte-rendu fidèle de ce qui est dit au parlement, et non pas les pensées ultérieures de députés qui peuvent n'avoir pas parlé comme ils l'auraient désiré.

Il est une autre considération qui se rattache aux *Débats* eux-mêmes. Nous ne pouvons espérer avoir dans les journaux un compte-rendu complet des séances du parlement : c'est tout simplement impossible. Nous aurons bien les dis-

cours des principaux membres ; ceux qui occupent un rang important des deux côtés de la Chambre verront toujours leurs discours transcrits dans les journaux avec assez d'exactitude ; mais un journal ne peut contenir le compte-rendu complet, et il s'en suit que des discours ayant autant de valeur que ceux des principaux membres de la droite ou de la gauche, mais prononcés par des messieurs qui n'ont pas l'habitude de prendre la parole en Chambre, n'y figurent pas du tout : ils sont perdus pour les électeurs de ces députés, perdus pour le pays. Voilà pourquoi un compte-rendu officiel des débats me paraît nécessaire.

Quant à la tendance de cette publication à provoquer de longs débats, quiconque voudra se donner la peine de consulter l'histoire du parlement canadien verra que les long discours étaient, il y a quelques années, beaucoup plus nombreux que maintenant. Je me rappelle le temps où un homme public très en vue et qui était membre de la Chambre avait l'habitude de parler pendant cinq à sept heures, et où plusieurs autres députés ne lui en cédaient guère sous ce rapport. Ces discours étaient toujours publiés au complet.

Quoiqu'il en soit, le changement qu'on nous propose me paraît valoir la peine d'être essayé. Nous devons faire des efforts pour nous assurer s'il est possible d'avoir un compte-rendu fidèle, exact, de nos délibérations ; si le système qui nous est proposé réussit pendant une session, alors nous aurons accompli une œuvre qui vaudra l'argent que nous dépensons pour les *Débats*.

M. PLUMB : Tous ceux qui ont l'habitude de prendre la parole dans cette Chambre sentent que ce serait un grand soulagement pour eux s'il y avait moyen d'adopter un plan qui améliorerait le compte-rendu officiel des débats. Nul doute que ce compte-rendu est nécessaire, et l'idée qu'il tend à augmenter la longueur des discours est tout à fait erronée. Ce que nous voulons, c'est un compte-rendu qui nous mette autant que possible à l'abri des difficultés que nous avons à nous y retrouver dans les notes du sténographe, d'y rétablir nos paroles et le sens de ce que nous avons dit, notes qui sont souvent obscures et qui paraissent avoir été prises à la hâte.

Je regrette de dire que le compte-

rendu a été, cette année, très imparfait. Je me suis vainement efforcé de découvrir, en revisant les notes qui m'étaient passées, comment il se faisait que le sténographe m'avait fait dire tout le contraire de ce que j'avais dit. Je présume que la même chose est arrivée à plus d'un de mes collègues. Ce système peut donner lieu à un abus énorme, celui de faire des modifications considérables, et je suis certain que tout le monde désire prévenir cet abus.

J'espère que si le système est continué, la Chambre fera en sorte que les sténographes les plus habiles soient choisis, que le compte-rendu soit fait promptement et publié de la manière suggérée par le président du comité des impressions et qui, je crois, est la meilleure; puis les membres auraient le loisir de faire les corrections nécessaires pour que leurs pensées soient fidèlement rendues.

Quant à moi, je pense que le mode suggéré est le bon, et que l'honorable député d'Elgin-Ouest (monsieur Casey) se trompe en supposant qu'en donnant les *Débats* à l'entreprise nous obtiendrions le résultat que nous voulons obtenir. Je suis d'avis que les sténographes devraient être sous le contrôle de la Chambre. J'espère que nous aurons l'année prochaine une réforme complète sous ce rapport.

Les observations que je viens de faire ne me sont pas inspirées par un sentiment de malveillance à l'égard des sténographes. Au contraire, je crois qu'ils ont été surchargés d'ouvrage et que les plaintes qui se sont fait jour s'appliquaient plutôt au système qu'à eux; mais j'avoue en toute sincérité que je préférerais l'abolition complète des *Débats*, à la manière dont ils ont été conduits cette année.

M. ROSS (Middlesex-Ouest): Un des plus grands vices de l'ancien système des contrats, c'est que l'entrepreneur recevait une somme ronde pour la publication des *Débats*; il était naturellement intéressé à faire travailler son personnel au rabais; conséquemment, il est arrivé quelquefois que ce personnel n'était pas composé des hommes les plus habiles qu'il fut possible de trouver dans la profession.

D'après le nouveau système nous avons fixé à \$1,000 le minimum des appointements et à \$1,500 ceux du chef, persuadés qu'à ces conditions nous pourrions avoir les sténographes les plus capables et les plus expérimentés. Le fait d'être

M. PLUMB.

officiers de la Chambre donnera de la dignité et de la permanence à leur nomination, ce qui inspirera à ces messieurs l'ambition de bien travailler et d'acquérir de l'expérience afin d'être à la hauteur de leur tâche.

C'est ce système que les Etats-Unis ont adopté il y a plusieurs années. Là les sténographes sont des officiers permanents, et je crois que le chef des sténographes de Washington figurait autrefois dans notre tribune des journalistes, ici: il reçoit un traitement très libéral. Naturellement avec le système qui existe à Washington, il est plus facile de faire le compte-rendu des délibérations du Congrès que celui des nôtres. Toutefois, je pense qu'un personnel de six sténographes pourra nous fournir un compte-rendu complet, plus fidèle que celui que nous avons eu jusqu'ici et fera des *Débats* qui donneront plus de satisfaction que l'ancien système.

Inutile de prolonger cette discussion; mais je constate, par ce qu'ont dit les préopinants, que la Chambre abonde dans le sens du rapport du comité. J'espère qu'avant la fin de la session le nouveau système sera établi sur une base satisfaisante.

La motion est adoptée, et la Chambre concourt dans le rapport.

BILL RETIRÉ.

Le bill suivant est retiré, avec la permission de la Chambre:

Bil (No. 66) à l'effet de constituer la compagnie du chemin de fer de Québec et Ontario.—(M. Domville.)

Ordonne que l'honorable payé pour ce bill, moins les frais d'impression et de traduction, soit remboursé conformément à la recommandation du comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.—(M. Domville.)

BILL PRÉSENTÉ.

Le bill suivant est présenté et lu la première fois:

Bill (No. 117) à l'effet d'abroger l'acte 42 Vict., chap. 5, accordant une subvention annuelle pour aider à l'établissement et à l'entretien de certaines communications télégraphiques.—(M. Langevin)

COMTÉ DE KING, N. E.—PECHERIES
DE LA RIVIERE GASPEREAU:

INTERPELLATION.

M. BORDEN: Le gouvernement a-t-il reçu du conseil municipal du comté de

King, N.-E., une communication exposant les effets préjudiciables qu'a sur les pêcheries de la rivière Gaspereau un certain barrage de moulin qui se trouve sur cette rivière, et demandant l'intervention du gouvernement pour protéger les dites pêcheries ; et qu'a-t-il fait ou que se propose-t-il de faire à ce sujet ?

M. POPE (I. P.-E.) : En réponse à l'honorable monsieur, je dirai que nous avons reçu une requête exposant les faits préjudiciables de ce barrage et demandant qu'il soit enlevé, et que nous allons prendre les moyens qui pourront être jugés nécessaires pour protéger les pêcheries.

AGENCES DE BILLETS POUR MANITOBA.

INTERPELLATION

M. BOURBEAU : Le gouvernement a-t-il l'intention de prendre des arrangements avec les compagnies de navigation et de chemins de fer pour établir, dans les parties rurales du Canada des agences pour la vente de billets conduisant au Manitoba : ce qui serait très avantageux pour ceux qui se proposent d'émigrer au Manitoba et contribuerait à prévenir l'émigration qui se dirige maintenant vers les Etats-Unis ?

SIR CHARLES TUPPER : Il ne nous paraît pas nécessaire de prendre des mesures spéciales pour établir des agences de ce genre.

MATÉRIEL DE L'INTERCOLONIAL SUR LE CHEMIN DE FER DE LÉVIS ET KENNEBEC.

INTERPELLATION.

M. LAURIER : Est-ce avec le consentement du gouvernement qu'une partie du matériel roulant de l'Intercolonial est aujourd'hui employée par une certaine compagnie qui se donne le nom de "Compagnie du chemin de fer de Lévis et Kennebec" sur la ligne du chemin de fer de Lévis et Kennebec ? Si oui, quelles sont la quantité et la nature du matériel que la dite compagnie emploie ainsi, pour combien de temps et à quelles conditions ?

SIR CHARLES TUPPER : Aucune partie du matériel roulant de l'Intercolonial n'est employée par le chemin de fer de Lévis et Kennebec autrement que tout autre matériel roulant est employé par d'autres chemins de fer, c'est-à-dire qu'il y a échange de voitures aux conditions ordinaire de péage par milles.

ILE DU PRINCE-EDOUARD—TRAITEMENTS DES JUGES DE LA COUR SUPRÊME.

OBSERVATIONS.

L'ordre pour que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides étant lu,

M. BRECKEN : Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je désire signaler à l'attention de la Chambre la position dans laquelle se trouvent les juges de la cour suprême de l'île du Prince-Edouard.

Lors de l'entrée de l'île du Prince-Edouard dans l'Union les traitements de ses juges furent fixés comme suit : juge en chef, \$3,000 ; juge-adjoint et maître des rôles, \$2,500 ; juge-adjoint et vice-chancelier, \$2,500—plus les allocations ordinaires pour frais de route, c'est-à-dire \$200 par année.

Je considère que cet arrangement constitue ni plus ni moins qu'un manque d'égard que nos juges ne méritent point. Je pense que sous le rapport de la science légale et de l'habileté ils peuvent soutenir avantageusement la comparaison avec ceux de n'importe quelles autres parties du Canada. La nature et le caractère des causes portées devant notre cour suprême sont très fréquemment aussi difficiles et aussi compliquées que celles dont sont saisies les autres tribunaux. Nos juges sont savants et intègres ; et, bien que la plus petite en étendue, notre province est la plus densément peuplée de toutes celles de la Confédération.

Je ne prétends point que nos juges devraient recevoir des traitements égaux à ceux des cours suprêmes des grandes provinces d'Ontario et de Québec ; mais j'aimerais à savoir de ceux qui ont fixé les traitements des juges de l'île du Prince-Edouard sur quoi ils ont établi leurs chiffres. Ce ne peut certainement pas être parce que notre banc judiciaire est inférieur à celui des autres provinces maritimes ou à celui de la Colombie britannique et du Manitoba. Les affaires qui occupent le temps de notre cour suprême sont, j'ose le dire, beaucoup plus difficiles et exigent autant, sinon plus, de science légale qu'il n'en faut pour expédier les procès dans ces provinces éloignées.

Si le chiffre de la population a servi de base à la fixation des traitements de nos juges, alors nous avons été traités de la manière la plus injuste possible. Lors du

dernier recensement, en 1871, l'île du Prince-Edouard avait une population de 94,021 âmes. La décade achève, et, lors du recensement de l'année prochaine, cette population dépassera 100,000; laissez moi ajouter qu'elle est aussi intelligente, aussi instruite que celle des autres provinces. Nous ne sommes pas comme nos amis de la Colombie britannique : nous n'avons que peu de sauvages parmi nous. Quand je vois que la Colombie britannique a une population blanche de 50,000 âmes et Manitoba une population blanche de 11,853 âmes; quand je pense que le juge en chef de la Colombie britannique reçoit un traitement de \$5,000 et deux juges adjoints ou puinés \$4,000 chacun, quand je pense que les juges de Manitoba reçoivent des traitements semblables, je crois, M. l'Orateur, avoir le droit de me plaindre de la criante injustice qui est faite à l'île du Prince-Edouard.

Je prétends que nos juges devraient recevoir les mêmes traitements que ceux de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick : ils ont autant d'ouvrage qu'eux. Les juges de ces deux dernières provinces ont : le juge en chef, \$5,000 ; chaque juge puiné, \$4,000 ; le juge d'équité, \$5,000. Le prix de la vie a beaucoup augmenté dans ces dernières années sur l'île, et je vous assure qu'il est difficile pour nos juges de vivre et de maintenir leur dignité d'une façon qui convienne à leur rang dans la société.

Je sais que l'administration actuelle n'est pas responsable de la fixation des traitements de nos juges à un chiffre aussi bas, et j'en appelle avec confiance à son très honorable chef et à ses collègues. Je demande tout simplement justice.

M. DOMVILLE : Je pense avoir autant de raison que l'honorable monsieur de me plaindre. La population de mon comté est d'environ un tiers de celle de sa province, et cependant nous n'avons ni lieutenant-gouverneur, ni Chambre haute et basse, ni d'autres députés que moi-même à la Chambre des Communes. Je n'ai pas jusqu'ici obtenu de bien grandes concessions pour mon comté ; mais j'espère que lorsque l'honorable monsieur fera valoir auprès du gouvernement ses nombreuses plaintes au sujet de l'île du Prince-Edouard, il n'oubliera pas le comté de King.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je crois que le comté de King se contentera

M. BRECKEN.

d'avoir mon honorable ami au lieu de tous les fonctionnaires qu'il mentionne.

Je n'entrerai pas dans la discussion du sujet à cette période avancée de la session. Il est venu sur le tapis l'année dernière et dans le cours du parlement précédent ; mais je crois que le temps est venu ou approche ou toute la question des traitements des fonctionnaires judiciaires doit être remise à l'étude. Le gouvernement a l'intention de s'en occuper pendant la vacance—non-seulement des traitements des juges de la cour suprême, mais de ceux de tous les tribunaux dont les juges sont nommés par le gouvernement fédéral—dans le but d'arrêter des principes généraux et de les soumettre l'année prochaine à l'examen du parlement. Naturellement les réclamations des juges de la cour suprême de l'île du Prince-Edouard seront pleinement considérées.

Je ne puis en dire davantage pour le moment. Bien que cette province soit petite, la dignité, la responsabilité et le rang de ses juges sont égaux à ceux des magistrats des autres parties de la Confédération. Mais la question du traitement et celle du rang sont deux propositions séparées et distinctes qui demandent à être étudiées à un point de vue différent. Je serai très heureux si nos études ont pour résultat de faire droit aux réclamations de mon honorable ami et d'augmenter les traitements des juges de la cour supérieure de l'île du Prince-Edouard.

M. BLAKE : Je ne suis pas personnellement responsable de ce qu'a fait l'ancienne administration en fixant les traitements de ces juges ; mais il a été de mon devoir de défendre cette proposition dans les sessions subséquentes, et je ne pense pas que l'honorable député ait franchement exposé la question devant la Chambre en disant qu'un manque d'égards a été commis au préjudice de l'île du Prince-Edouard. Il est nécessaire dans l'état actuel de la cause, de bien établir la question.

Ainsi que j'ai déjà eu l'occasion de le dire, vous devez, dans l'intérêt public, donner des traitements qui nous permettent d'avoir les meilleurs sujets pour en faire des juges. La question qui se présente est celle-ci : quel est le traitement nécessaire pour amener au banc judiciaire ceux qui sont le plus dignes d'y présider ? Dans tous les pays, la dignité,

le confort et la sécurité de la position, joints à l'avantage incontestable d'une pension de retraite après un certain temps de service, suffisent pour permettre à un gouvernement d'obtenir du barreau des hommes dont le revenu professionnel est plus élevé que le traitement qu'ils reçoivent en montant sur le banc. L'échelle des émoluments professionnels varie dans les différentes provinces selon la nature des transactions en litige, les habitudes générales de la population et le prix de la vie. Conséquemment, nous avons toujours plus ou moins à tenir compte de ces considérations en fixant ce qui doit constituer le traitement raisonnable d'un juge.

Je ne partage pas du tout l'idée, et je comprends que l'honorable premier ministre ne la partage pas non plus—qu'on ait manqué d'égards à une province ou au fonctionnaire judiciaire d'une province en fixant son traitement à un chiffre moins élevé que celui d'un fonctionnaire analogue dans une autre province. Sa dignité peut être la même, son rang peut être le même et les devoirs qu'il a remplir peuvent être relativement les mêmes; mais le prix de ses services doit être déterminé par les considérations dont j'ai parlé.

L'honorable député (monsieur Brecken) prétend qu'on a manqué d'égard à l'île du Prince-Edouard parce que depuis la Confédération le traitement de son juge en chef a été fixé à \$3,000. Peu de temps avant l'Union, la législature de l'île du Prince-Edouard avait allégé les juges de la cour suprême d'une partie très considérable de leurs travaux et imposé au trésor fédéral une forte obligation annuelle en créant pas moins que trois juges de la cour de comté—et cela dans l'attente de l'Union et parce que par la suite les salaires de ses fonctionnaires devaient être payés par le gouvernement fédéral et non par celui de l'île. Dès lors, les juges de la cour suprême eurent moins à faire qu'auparavant.

A l'époque où cette heureuse combinaison de responsabilité était impliquée dans le droit de nommer, la législature provinciale avait fixé les traitements de ces hauts officiers judiciaires au chiffre qu'elle avait jugé nécessaire. Je pense que celui du juge en chef était de \$1,900 par année. Sa besogne a été considérablement diminuée, ainsi que je viens de le faire observer, et cependant il se trouve positivement insulté parce que le

parlement fédéral a élevé son traitement de \$1,900 à \$3,000.

Je ne veux pas dire qu'il ne conviendrait point d'augmenter ces traitements en suivant les principes que je viens d'esquisser, car il est possible que les frais de la vie aient considérablement augmenté dans l'île du Prince-Edouard. Si c'est vrai, toutefois, l'honorable monsieur a puissamment contribué à amener ce résultat, et il peut être nécessaire que les traitements des juges et les appointements de leurs officiers soient reconsidérés en raison du changement survenu dans les circonstances de la province. Mais il est passablement dur de nous entendre dire que le pays doit augmenter le traitement des juges afin que ceux-ci puissent supporter l'augmentation des frais de l'existence, augmentation que l'honorable monsieur a contribué à imposer au pays et à sa province.

Avant la Confédération les traitements, dans l'île du Prince-Edouard, étaient en harmonie avec la frugalité: le procureur-général recevait \$2,000, et le premier ministre \$650 par année, je crois. Je constate ce fait seulement pour démontrer qu'autrefois les fonctionnaires publics, dans cette province, n'avaient pas besoin d'aussi gros traitements pour vivre tranquillement et confortablement. C'est depuis lors qu'il est survenu des circonstances qui ont modifié l'échelle de l'existence ou des émoluments professionnels et amené les considérations dont j'ai parlé comme devant déterminer les traitements des juges.

Je ne vois aucune raison pour que ces traitements soient augmentés. Je m'inscris en faux contre l'opinion que parce que la Colombie britannique et le Manitoba sont des provinces où la vie coûte extrêmement cher, il nous faut appliquer la même échelle de traitements aux autres provinces. Dans Ontario et Québec où les émoluments professionnels sont plus élevés, il est nécessaire que les traitements soient plus considérables si nous voulons prendre au barreau des hommes capables pour en faire des juges.

M. BRECKEN: La Chambre me permettra peut-être de dire quelques mots pour répondre aux observations que vient de faire l'honorable député de Durham-Ouest.

L'honorable monsieur est dans l'erreur

en pensant que les fonctions remplies par les juges des cours de comtés ont été enlevées au juges de la cour suprême. Avant l'établissement des cours de comtés, nous avions des cours de commissaires pour la perception des dettes d'un faible montant. L'île fut divisée en petits districts, dans chacun desquels quatre ou cinq magistrats formèrent un tribunal. Naturellement, la juridiction des cours de comtés était plus étendue que celle de la cour des commissaires ; mais 99 sur 100 des causes produites devant les premières auraient pu l'être devant la dernière.

C'est une erreur de croire que les attributions de la cour suprême ait été allégées par la création de ces tribunaux. En fin de compte, pourquoi n'aurions-nous pas nos cours de comtés comme les autres provinces de la Confédération ?

Un des principaux arguments qu'on a employés pour nous faire consentir à l'Union, c'est que nous ferions partie de cette Confédération, c'est que nous jouirions des avantages et des privilèges de ses grandes institutions ; et aujourd'hui on nous reproche amèrement de n'être pas restés dans l'état primitif où nous étions auparavant.

On a parlé du traitement accordé au juge en chef. Avant l'établissement du gouvernement responsable chez nous, notre juge en chef recevait de l'Angleterre £1,100 par année. En 1851 le gouvernement responsable fut établi dans l'île du Prince-Édouard, les droits du peuple y furent préconisés pour la première fois, et il fut entendu que les hommes publics devaient donner leurs services au pays à raison d'un schelling par jour. Voilà pourquoi les traitements furent fixés à un chiffre aussi bas.

J'ai foi dans le principe établi par l'Angleterre que s'il est des fonctionnaires publics qui doivent être au-dessus du soupçon et de la tentation, ce sont les juges de la cour suprême. Ils ont à prononcer sur les droits les plus chers et les plus importants de nos semblables : la vie et la propriété des hommes sont à leur merci. En fixant le traitement des juges on ne doit pas seulement tenir compte du volume des affaires ou de la longueur du dossier, mais encore et surtout des talents et de la science légale qu'ils doivent avoir. Aussi, je répète qu'un traitement de \$3,000 par année est tout simplement une

M. BRECKEN.

insulte à la province dont je suis l'un des représentants.

L'honorable député de Durham-Ouest vient d'insinuer que j'ai contribué à faire augmenter le prix de la vie dans l'île du Prince-Édouard. Or, ce dont nous nous plaignons, ce n'est pas que la politique nationale nous ait fait du mal, mais c'est qu'elle ne nous ait pas fait de bien. Nous n'en avons pas retirés les mêmes bénéfices que nos amis du Haut-Canada. La politique nationale ne nous fait pas beaucoup de mal, mais elle est un peu préjudiciable à ceux qui ont des relations commerciales avec la mère-patrie. L'augmentation des impôts équivaut presque à la prohibition du commerce avec l'Angleterre ; mais nous pouvons avoir du Canada les articles dont nous avons besoin, et le plus grand inconvénient qui pourra résulter du nouveau tarif c'est qu'il nous faudra briser nos anciennes relations commerciales et en nouer de nouvelles avec la Confédération.

Assurément l'honorable député de Durham-Ouest, qui doit avoir à cœur la prospérité du pays, ne peut pas se plaindre de ce résultat de la politique nationale. Nous ne nous attendions pas que cette politique fût spécialement adaptée à notre petite province ; mais nous avons le droit d'espérer que, vu notre position exceptionnelle et quand nous sommes au niveau des autres provinces, on fasse droit à nos justes demandes au lieu de rire de nous.

SIR JOHN A. MACDONALD : Il est parfaitement entendu que quand un député expose un grief nous devons lui laisser la parole ; mais il ne faut pas aller au delà. Or, la discussion actuelle me paraît prendre une autre tournure. J'espère que, le fait étant signalé, on s'en tiendra à la question.

M. HUNTINGTON : Les observations de l'honorable député de Queen, I. P.-E., (M. Brecken) peuvent se résumer en quelques mots : bien que politique fiscale du gouvernement fédéral n'ait fait aucun bien à sa province, bien qu'il ne semble pas condamner ses amis au pouvoir, bien qu'il soit disposé à croire que l'île du Prince-Édouard doit souffrir pour le bien général, il est cependant d'avis que lorsque les représentants de cette province demandent des augmentations de traitements pour leurs fonctionnaires publics, le fait des bonnes dispositions de l'île doit les lui donner.

Si l'honorable monsieur avait donné une application générale à ses observations, il ne serait pas nécessaire de les relever. Il parle au nom de l'Île du Prince-Edouard où les juges étaient autrefois suffisamment rémunérés ; il compare leurs traitements avec ceux des juges d'Ontario, et il demande de les mettre au même niveau. Il oublie qu'il est membre du parlement fédéral.

M. BRECKEN : Non, je ne l'oublie pas.

M. HUNTINGTON : Il n'oublie pas qu'il est un habitant de l'Île du Prince-Edouard. Il se figure que le trésor de la Confédération est inépuisable, et il ne lui entre pas dans l'idée qu'en demandant des avantages spéciaux pour sa province il donne un exemple qui, s'il était suivi par d'autres représentants—moins distingués que lui, mais tout autant dévoués à leurs — deviendrait pernicieux : tous, habitants de l'Île du Prince-Edouard, de la Colombie britannique, de Manitoba, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de Québec et d'Ontario, nous viendrions ici dans le seul but de piller le trésor fédéral au profit de nos provinces.

Cette idée ressort si bien des observations que l'honorable monsieur vient de faire, que je dois le signaler—et j'en suis fâché—comme un exemple que nous ne devons pas suivre. En dépit des bienfaits de la politique nationale, notre coffre public n'est pas si plein qu'il ne puisse être mis à sec. Nous conjurons les différentes provinces de ne pas oublier ce fait, et nous prions leurs députés de se souvenir qu'ils ne sont pas exclusivement des représentants provinciaux, mais qu'ils sont aussi responsables de la bonne administration des affaires de tout le pays.

Personne ne veut commettre d'injustice à l'égard de l'Île du Prince-Edouard ou de toute autre province ; mais ce qui me blesse, c'est de voir l'honorable monsieur poser en représentant qui a pour mission d'arracher au gouvernement général tout ce qu'il pourra pour l'avantage de sa province. C'est un exemple qui, s'il était suivi par d'autres, mettrait en danger la prospérité du pays.

DÉPENSES DU SERVICE CIVIL.

MOTION DE NON-CONFIANCE.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT :
Je ne suis pas tout à fait certain de l'or-

thodoxie du principe constitutionnel posé par l'honorable premier ministre ; mais laissons ce point de côté et suivant le précédent qu'il a lui-même établi dans une session antérieure, je vais présenter une proposition. Il peut ne pas l'interpréter comme une motion de non-confiance, j'espère qu'il ne la considérera pas comme telle et qu'elle sera adoptée.

On se souvient qu'à l'époque où le parti libéral était au pouvoir, nos adversaires parlaient beaucoup de la nécessité de diminuer les dépenses publiques. Quelques-unes de leurs propositions sont là, aux archives, protestant contre les déboursés de notre administration et demandant leur diminution.

Or, depuis qu'à leur tour ils sont au pinacle, je ne vois pas que les dépenses publiques aient diminué ou soient en voie de diminuer : les comptes publics de l'année dernière et le budget de cette année ainsi que celui de l'année prochaine en sont la preuve indéniable.

En effet, parmi les crédits qu'ils nous demandent se trouvent quatre items aux quels ces messieurs se sont, de notre temps, spécialement opposés : en plus d'une occasion ils ont regimbé contre les crédits demandés pour le fond de retraite, pour les sauvages, pour les postes et pour le gouvernement civil.

En 1878, la dernière année de notre administration, la dépense en rapport avec le fonds de retraite a été de \$106,000 ; aujourd'hui l'estimation pour le même service est de \$142,000, soit environ 35 pour cent de plus. Pour les sauvages la dépense, en 1878, a été de \$428,000 ; hier soir nous avons simplement voté un crédit de \$650,000 pour le même service. Pour les postes la dépense, en 1878, a été de \$1,724,000 ; dans le budget de 1881 ce service figure pour une somme de \$1,852,000, c'est-à-dire une augmentation de \$128,000. Pour le gouvernement civil la dépense, en 1878, a été de \$823,000 ; on nous demande pour 1881, \$917,000.

Je n'analyserai pas ces sommes en détail, et je n'affirmerai pas non plus qu'il y a eu nécessairement des extravagances dans chaque cas ; mais j'affirme, à la faveur du budget qui nous est présenté, que nous avons été censurés injustement.

Mon intention est de me restreindre presque exclusivement, dans les observa-

tions que je vais faire, à la question du gouvernement civil.

Ce service est un de ceux dont il est le plus difficile de réduire la dépense une fois qu'on l'a augmentée. Si mes auditeurs veulent bien consulter les comptes détaillés des six dernières années, ils verront que lors de notre avènement au pouvoir, les dépenses pour ce service étaient de \$900,000, et qu'en trois ou quatre ans nous avons réussi à les réduire de \$75,000, c'est à-dire, à \$823,000. Cependant, notre œuvre est aujourd'hui défectueuse, puisque l'item est augmenté de plus de \$90,000.

Je signale spécialement ce fait pour deux raisons: la première parce que, ainsi que je le disais il y a un instant, c'est un item qu'il est extrêmement difficile de réduire une fois qu'on l'a augmenté; et la seconde, parceque, quand on augmente le personnel du service civil, il faut accroître pareillement le fonds de retraite auquel plusieurs députés avaient l'habitude de s'opposer fortement au temps de l'ancienne administration, et encourir aussi une augmentation annuelle de \$50 pour chaque nouvel employé.

Cette augmentation de \$90,000 n'est pas dans les sommes autorisées par le statut, mais dans un crédit d'un peu plus de \$600,000—une augmentation d'à peu près 16 pour cent sur la dépense antérieure. Je suis peiné de voir qu'une des illusions par lesquelles nos adversaires se laissent bercer autrefois ait été aussi impitoyablement dissipée. Ils nous disaient que dès qu'ils auraient pris nos places, ils trouveraient bien le moyen d'opérer une notable économie dans la dépense générale. L'honorable ministre actuel des finances était d'opinion que \$22,500,000, ou à peu près, devait suffire amplement pour toutes les fins de l'administration publique. Je ne me sens pas disposé à le condamner trop sévèrement pour s'être aperçu que cette somme est tout à fait insuffisante.

Plusieurs causes concourent à tenir pendant quelques années notre dépense à un chiffre très élevé, et c'est pour cela que je blâme la tentative qui est faite aujourd'hui d'accroître ces services. Sous le titre de service civil, les sommes affectées aux différentes divisions accusent une augmentation considérable, sauf dans le bureau du conseil privé où, par suite de la mort d'un fonctionnaire, il a été opéré une

faible réduction. L'augmentation totale, comparaison faite avec le budget de 1880, s'élève à \$57,577.

Il y a une diminution nominale d'environ \$13,000 dans un item; elle provient de ce qu'on s'était proposé d'augmenter le personnel et qu'on ne l'a pas fait.

Je crains fort que l'augmentation, qui est très prononcée dans presque chaque item, continue; je crains que si la Chambre n'y met un frein, les dépenses n'atteignent un chiffre dont elle ne se fait pas d'idée.

Je tiens à attirer l'attention publique sur la situation dans laquelle nous nous trouvons comparée avec celle où nous étions en 1874-75. Les comparaisons que je me propose de faire sont entièrement indépendantes de ce qu'on appelle "recettes diverses" ainsi que des obligations correspondantes portées en regard. Je vais m'occuper de ce qui peut être considéré comme notre revenu réel et en déduire nos obligations fixes, puis comparer les résultats de ces différentes années. Je pense que ces résultats sont assez effrayants pour engager la Chambre à réfléchir avant de sanctionner une augmentation des dépenses annuelles qui peut être évitée.

En 1874 nos recettes totales provenant des trois grandes sources de revenu—douanes, accise et timbres—se sont élevées à \$20,121,000, chiffres ronds. Nos obligations fixes—intérêt sur le fonds d'amortissement, administration de la dette, subventions et frais de perceptions—étaient de \$11,121,000. En d'autres mots, déduction faite de nos obligations fixes de notre revenu réel, nous avions, en 1874, une somme de \$9,000,000 disponible pour toutes fins de droit.

En 1875 notre revenu total provenant des mêmes sources fut de \$20,664,000. Les mêmes obligations s'élevèrent à \$12,007,000 et notre revenu pratique à \$8,658,000. Mais en 1878 notre revenu ne fut que de \$17,841,000, tandis que nos obligations fixes s'élevèrent à \$12,589,000, ne nous laissant que \$5,252,000 pour toutes fins de droit. En 1879, notre revenu fut de \$18,476,000 et nos obligations fixes de \$12,883,000, nous laissant \$5,593,000 pour toutes fins de droit.

Je crains fort que le revenu de cette année ne soit guère plus élevé, tandis que

nos obligations seront tout aussi considérables, sinon davantage; et même si toutes les prévisions du ministre des finances se réalisent, il est évident qu'en déduisant les obligations fixes, notre revenu total disponible pour toutes fins que de droit sera d'une couple de millions moindre que celui que nous avions en 1874-75.

Je n'ai pas besoin de dire que cette situation est extrêmement peu satisfaisante, et bien que je n'aie pas pour le moment l'intention d'aborder la question de savoir si les ministres actuels ou leurs prédécesseurs en sont responsables, je crois qu'il est bon que la Chambre se demande si, en face d'un pareil état de choses, quand notre revenu disponible est tombé en quatre ou cinq ans de de \$9,000,000 à \$5,593,000, c'est bien le temps d'ajouter à la dépense pour le gouvernement civil une charge annuelle de \$90,000 comparaison faite avec 1878 ou de \$60,000 comparaison faite avec l'année dernière.

S'il y avait une réponse à faire, ce ne pourrait être qu'en retranchant totalement le crédit et qu'en laissant les ministres régler la dépense du gouvernement civil de façon à économiser la somme que la Chambre pourrait juger à propos.

Je sais qu'une grande partie de cette dépense a été occasionnée par la création de deux ministères distincts—celui des chemins de fer et celui des travaux publics—qui n'en formaient qu'un seul auparavant. Je ne pense pas, cependant, qu'on puisse prétendre que ces deux ministères auront à l'avenir plus ou autant à faire que lorsque l'honorable député de Lambton en était le chef.

Nous ne sommes pas en mesure de dire positivement jusqu'à quel point les prévisions de l'honorable ministre des finances se réaliseront; mais s'il est permis d'en juger par les rapports qui nous ont été récemment fournis, je crains fort que le revenu de cette année n'excède que très faiblement, s'il le dépasse, celui de l'année dernière; par conséquent nous n'auront de disponibles que \$5,500,000 ou \$6,000,000 dont il faudra réduire au moins \$900,000 qui sont réclamées pour le gouvernement civil et \$600,000 pour la législation, et il ne nous restera qu'un peu plus de \$4,500,000 pour toutes les autres fins.

J'admets que, relativement aux sommes

énormes que nous manipulons, les ministres et leurs partisans peuvent ne pas juger qu'une proposition d'économiser \$50, \$60 ou \$70 par année mérite d'être acceptée. Après tout la petite économie que je propose d'effectuer ne représente qu'un dixième de l'intérêt annuel des sommes qui seront probablement engouffrées par les contrats récemment adjudgés dans la Colombie britannique; elle ne représente que la vingt cinquième partie des sommes que nous gaspillons pour établir en Canada une ou deux raffineries de sucre, et que la centième partie des sommes que nous arrachons chaque année pour encourager quelques manufactures. Mais nous avons essayé d'effectuer de grandes économies et nous n'avons pas réussi; nous devons nous contenter d'en faire de petites.

Afin de rencontrer les vues des honorables députés qui n'ont pas pu voter en faveur de la motion de l'honorable représentant de Durham-Ouest, mais qui pourraient avoir objection à ce que les dépenses du gouvernement civil soient augmentées sans nécessité, je veux—me rappelant leurs déclarations antérieures, leurs invectives contre moi et mes collègues—je veux leur fournir l'occasion d'être conséquents avec eux-mêmes en réduisant le crédit qui nous est demandé pour le gouvernement civil et que je considère excessif.

Ma proposition aura, au moins, un résultat: ou nous pourrions arrêter à temps les extravagances que nous déplorons, ou ces messieurs pourront donner au public une preuve passablement évidente de la valeur de leurs professions de foi et de leur désir de pratiquer l'économie.

Je propose donc en amendement:

“Que tous les mots après “que” soient retranchés, et qu'ils soient remplacés par les suivants:—“il soit résolu que la dépense totale afférente au gouvernement civil, en vertu de l'acte des subsides était pour l'exercice terminé le 30 juin 1878, de \$619,969; qu'il est maintenant proposé d'affecter au même objet la somme de \$700,185 pour l'exercice finissant le 30 juin 1881; que l'état actuel des finances ne permet pas de grever le budget de dépenses d'un montant additionnel de plus de \$90,000, et que le crédit proposé ne doit pas dépasser en totalité le chiffre de \$630,000.”

SIR SAMUEL L. TILLEY: Je désire attirer l'attention de l'honorable auteur de la proposition sur certaines choses que j'ai dites en cette Chambre en faisant

mon second exposé financier, qui n'ont pas été discutées et qui ne peuvent l'être.

Il a été fait des dépenses exceptionnelles entre 1873 et 1879. Si nous les retranchons du budget de l'année prochaine, la dépense sera de \$1,300,000 moindre que l'année en question.

L'honorable monsieur s'est attaqué à une assertion que j'ai faite et que je répète : qu'à mon avis il n'y a pas de raison pour que la dépense de 1873-74 et 1874-1875 ait dépassé \$22,500,000. On a prétendu que la dépense appartenant en réalité à l'année 1873-74 n'aurait pas dû excéder cette somme, et je suis certain que pour les deux années précédentes, par la réduction dans les déboursés pour travaux publics, elle aurait pu être maintenue dans les limites de ce chiffre. Mais je n'ai jamais dit que la chose est possible aujourd'hui, à cause des entreprises de canaux et du chemin de fer du Pacifique que nous poursuivons.

J'aimerais à savoir si dans la dépense de \$609,000 afférente au service civil, pour l'année 1878, l'honorable préopinant comprend les contingents.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Elle comprend la somme exacte autorisée par le bill des subsides et la somme exacte qui fut déboursée. J'ai parlé de la dépense annuelle, non de celle qui était simplement autorisée.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Je demande cela parce que l'ancienne administration a fait, sous le chef des dépenses contingentes, de plus forts déboursés qu'il n'en a été fait l'année dernière ou que nous nous proposons d'en faire cette année, attendu qu'un plus grand nombre de traitements ont été portés des contingents à la liste permanente.

Cependant, l'honorable préopinant se vante d'avoir opéré une réduction de \$75,000 en 1874-75 ; mais il a tout simplement obtenu ce résultat en retirant le bonus qui avait été donné aux employés l'année précédente. En 1873, un crédit de \$75,000 avait été voté pour augmenter d'une manière générale les appointements des fonctionnaires publics, pour la raison que le prix de l'existence avait augmenté depuis 1867, époque où ces appointements avaient été fixés. Cette somme additionnelle fût continuée pendant deux ans, en 1873-74 et 1874-75. En 1875-76 la dépense fut de \$909,000, et l'estimation pour cette année est de \$917,415.

SIR SAMUEL L. TILLEY.

L'honorable monsieur réclame le mérite d'avoir diminué la dépense en un an. Il l'a fait, je présume, en retranchant ces \$75,000 de bonus. Je crois cependant que l'année précédente un bill avait été présenté augmentant les appointements du service civil, mais qu'il fut abandonné pour une raison ou pour une autre.

Il prend exception des augmentations survenues depuis 1878-79 ; mais il doit savoir que l'acte du service civil décrète une augmentation de \$50 par année pour certains fonctionnaires, ce qui accroît très considérablement la dépense d'année en année, à moins que le parlement ne juge bon de modifier l'acte de façon à ce que les appointements restent stationnaires.

Les autres augmentations, sous le chef de gouvernement civil, sont dues à plusieurs causes. D'abord il y a cette addition, établie par statut, de \$50 par année aux appointements des employés jusqu'à ce qu'ils aient atteint une certaine somme. Une autre cause, c'est l'ouverture du Nord-Ouest qui occasionne une augmentation dans les frais du gouvernement. Ensuite des augmentations ont aussi résulté de la division du ministère des travaux publics en deux ministères : dans les mêmes ministères plusieurs appointements qui étaient portés au compte du capital figurent maintenant à celui du gouvernement civil. Cela fait une augmentation apparente dans les dépenses de ce dernier ; mais le fait est que les appointements ont été payés, bien qu'ils ne figurent pas sous le titre du gouvernement civil, avant l'époque à laquelle s'applique la motion dont nous nous occupons. Une autre augmentation est causée par la nécessité d'un commis additionnel au ministère de l'audition, et une autre par l'augmentation dans la circulation des billets fédéraux.

Mais ces augmentations seront plus que compensés par celle que la circulation va apporter au revenu. Cette circulation va donner au gouvernement \$100,000 par année, et la décharge des deux millions de réserve en or va lui en donner \$100,000 autres. De ces sommes il faut déduire \$25,000 pour l'impression des billets et autres détails, laissant un revenu de \$175,000, somme assez considérable pour payer l'intérêt sur la dépense faite pour la Colombie britannique.

J'admets volontiers qu'il est désirable de pratiquer le retranchement ; mais les

messieurs de la gauche qui crient si fort à l'économie pratiquaient aussi, dans leur temps, le système des augmentations. Ainsi, par exemple, ils augmentaient, par l'intermédiaire du comité de la bibliothèque, les appointements des commis et le salaire du messenger ; ils donnaient au messenger de la bibliothèque \$850 par année, c'est-à-dire \$50 de plus qu'il n'a maintenant, et alors que le salaire le plus élevé d'un messenger était de \$500 ; ils donnaient aussi aux messengers leur salaire régulier de \$500, plus \$100 à même les contingents.

En sus de tout cela, l'honorable auteur de la proposition, alors qu'il était au pouvoir et que, comme il le dit lui-même, la vie était à bon marché en Canada, aurait pu, s'il l'eut voulu, réduire les salaires ; mais il ne l'a pas fait, et il a préféré donner des augmentations dans toutes les circonstances possibles.

Je ne pense pas que sa proposition doive être soutenue.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : L'honorable ministre des finances m'a demandé d'expliquer la cause de l'augmentation produite en 1874-75 et 1875-76. Voici ma réponse : pendant qu'il était au pouvoir, en 1873, l'honorable monsieur a inauguré un nombre immense de travaux publics secondaires qui ont augmenté la dépense de \$1,116,000 en 1874-75, de \$1,106,000 en 1875-76, et de \$587,000 en 1876-77. C'est pour cela qu'il y a une comparaison en sa faveur.

M. WHITE (Hastings.Est) : Cette question est extrêmement importante....

PLUSIEURS VOIX : Question ! aux voix !

M. WHITE : Je garderai la parole jusqu'à minuit s'il le faut, mais je dirai ce que j'ai à dire.

Il n'est pas un député faisant partie de la représentation nationale depuis cinq ans, qui ne sache qu'à l'époque où ils étaient dans les rangs de l'opposition, les membres de l'administration actuelle demandaient que les dépenses publiques fussent réduites ; il n'en est pas un qui ne se rappelle les motions qu'ils présentaient les uns après les autres, et dans lesquelles ils déclaraient que le gouvernement ne devait pas augmenter la dépense du service civil. Aussi est-il de leur devoir, maintenant qu'ils sont eux-mêmes le gouvernement, de mettre leur doctrine

en pratique au lieu de faire des augmentations comme ils le proposent.

Après tout, ce ne sont pas eux que nous devons le plus blâmer. Les députés des districts ruraux ne devraient pas aider leurs collègues des villes à faire nommer de nouveaux employés et à faire augmenter les appointements de ceux qui sont déjà au service civil ; ces ministres ne devraient pas exercer une telle pression sur les ministres qu'ils accablent de leurs demandes en faveur de tel et tel employé.

Je suis d'opinion que les juges, les membres du service civil, l'Orateur de la Chambre, le président du Sénat, les membres du gouvernement, ceux du Sénat et des Communes pourraient fort bien supporter une réduction générale de dix pour cent et épargner aux contribuables une somme d'argent considérable. La chose me paraît très praticable, et il est du devoir du gouvernement, appuyé comme il l'est par une majorité de 80, de pratiquer cette réduction.

La motion implique non-confiance dans l'administration.....

PLUSIEURS VOIX : Question ! aux voix !

M. WHITE : Vous pouvez continuer vos interruptions, messieurs, vous ne me ferez pas taire ; je suis trop vieux dans le métier pour me laisser intimider : quand vous aurez fini vos interruptions, je continuerai.

Cette motion, disais-je, implique non confiance dans l'administration, et je le regrette, car j'aurais aimé à la voter. Mais l'honorable ministre des finances a promis qu'il ne permettrait aucune augmentation. Sur la promesse, non-seulement qu'il ne fera point d'augmentation, mais qu'il pratiquera des réductions, je vais voter en faveur du gouvernement. Je ne pense pas que la condition des artisans, des cultivateurs et des marchands s'améliore beaucoup, et j'espère que le gouvernement, s'il tient à mon appui, fera les réformes que j'ai signalées.....

PLUSIEURS VOIX : Question ! aux voix !

M. WHITE : Oh ! ces messieurs ! ils peuvent continuer leur tapage : je dois le dire qu'ils font plus de mal à leurs bottes qu'à ma conscience. Je n'ai pas peur du tout. J'ai dit et je répète que les députés des districts ruraux et ceux des villes sont à blâmer ; ils sont trop portés à demander

des augmentations d'appointements en faveur des employés. J'espère que, tous ensemble, nous ne laisserons pas le service civil gouverner le pays.

L'ancien ministre des finances a mauvaise grâce de présenter cette motion, car lorsque le parti présentement au pouvoir conjurait son administration de ne pas augmenter le nombre des fonctionnaires publics, elle ne prêtait aucune attention à ses avis, mais augmentait et leur nombre et leurs appointements. Aussi, les électeurs l'en ont punie en la renversant, car elle ne remplissait pas les promesses qu'elle avait faites avant son avènement.

J'espère que mon honorable ami le ministre actuel va profiter de cette leçon et administrer les finances de manière à satisfaire les contribuables.

M. BOULTBEE : J'aimerais à voir l'économie pratiquée ; j'aimerais à la voir commencée par les représentants du peuple. Je suis certainement d'opinion que les dépenses du service civil sont trop élevées. Si nous prospérons et si nous étendons nos frontières, nous pourrions avoir une population assez nombreuse pour faire face à ces dépenses ; mais si nous voulons prospérer, il nous faut pratiquer l'économie.

Cette motion est très mal venue de la part de l'opposition, car il n'y a pas dans l'histoire du pays une période pendant laquelle nos finances aient été administrées d'une manière aussi désastreuses qu'elles l'ont été par l'honorable auteur de la motion, nonobstant les professions d'économie qu'il faisait sur les tréteaux publics avant d'arriver au pouvoir ; sous son règne les augmentations ont été plus considérables qu'avant et que depuis.

J'ai pleine confiance dans le ministre actuel des finances. Je le crois honnête, et je pense qu'il opéra judicieusement et avec droiture à l'égard des dépenses du service civil. Je n'ai pas d'objection à voter, en n'importe quel temps, la réduction de notre indemnité ; mais je voterai certainement contre cette proposition.

M. CASEY : Le gouvernement avait promis dans le discours du trône, et ensuite par le canal de celui qui a proposé la réponse à ce discours, une mesure à l'effet de réformer notre service civil. A-t-il abandonné cette mesure, et pourquoi ? Sans cette promesse, j'aurais moi-même présenté un projet de loi dans ce sens.

M. ANGLIN : Il est très facile de

M. WHITE.

comprendre pourquoi les députés de la droite veulent mettre fin à ce débat : il est désagréable pour nombre d'entre eux.

L'honorable ministre des finances a très habilement opposé les dépenses de l'ancien gouvernement à celles de l'administration précédente ; son but était de faire croire que le gouvernement libéral avait été extravagant, mais ce sujet n'a aucun rapport avec la question qui fait le sujet du débat.

L'honorable député de Huron-Centre (sir Richard J. Cartwright) a raison de demander à la Chambre de déclarer que l'augmentation dans les dépenses du service civil pour l'année dernière pour cette année et pour l'année prochaine est telle que les ressources et les nécessités du pays ne peuvent la justifier. . . .

PLUSIEURS VOIX : Question ! aux voix !

SIR JOHN A. MACDONALD : J'ai à vous demander, monsieur l'Orateur, de vouloir bien exercer votre autorité pour faire cesser ce tapage, si on veut que la session finisse avant le 1er de juin. Ces interruptions si excessivement inconvenantes sont intolérables.

M. L'ORATEUR : J'espère que l'ordre va se rétablir. Si la Chambre ne me seconde pas, je suis sans force.

M. ANGLIN : Personnellement, je m'occupe fort peu de ces interruptions ; mais pour la dignité de la Chambre j'espère, monsieur l'Orateur, que votre demande suffit et qu'il ne vous sera pas nécessaire de prendre des mesures spéciales pour rétablir l'ordre.

L'honorable ministre des finances a fort habilement essayé de détourner l'attention de cette résolution ; mais il n'a pas réussi. Il a parlé de l'abolition de quelques bureaux dans les provinces d'en-bas et du transport des titulaires à Ottawa, ainsi que de l'inscription sur la liste permanente d'officiers dont les appointements étaient portés au compte des contingents ; mais comme la somme totale des contingents et les appointements de toutes sortes se trouvent inclus dans le chiffre total porté à l'amendement, son argument n'a aucune valeur.

Il se plaint que l'ancienne administration n'ait pas réduit les appointements du service civil pendant que l'argent commençait à se faire rare, plus rare que maintenant. Cette administration a fait des économies. Il y avait un bonus de \$75,000.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Ce bonus n'était que pour une année.

M. BLAKE : Pas du tout.

SIR JOHN A. MACDONALD : C'était un bonus et non une annuité.

M. ANGLIN : L'ancien gouvernement ne jugea pas à propos de donner le bonus, mais il ne se mit pas à réduire les appointements gros et petits ; il traita les employés publics avec courtoisie et avec bonté, et il en a été très-mal récompensé. Néanmoins, il a économisé.

L'honorable ministre des finances a parlé des dépenses que nous coûtent les sauvages du Nord-Ouest et du revenu qu'il compte réaliser avec sa nouvelle émission de papier-monnaie : tout cela n'a aucun rapport avec la question qui nous occupe ; ce qu'il a dit des billets fédéraux n'est pas une réponse à l'accusation que comporte la motion. Si, par l'émission de ce papier-monnaie nous pouvons économiser une plus forte somme, ce n'est pas une raison pour que nous gaspillions une somme égale à celle-là. Il est réellement indigne de la position de l'honorable monsieur de dire violemment que comme nous sommes pour réaliser une notable économie par cette émission, la Chambre doit rejeter comme déraisonnable la proposition qui lui est faite.

La question se réduit tout simplement à ceci : est-il ou n'est-il pas désirable et juste que les dépenses du service civil soient aussi considérablement augmentées qu'elles l'ont été cette année et l'année dernière.

Ces dépenses ont été comme suit depuis 1873 :

1873-74.....	\$383,685
1874-75.....	939,265
1875-76.....	841,995
1876-77.....	812,193
1877-78.....	823,359

La Chambre doit déclarer que dans les conditions où se trouve le pays, lorsque nous sommes menacés de déficits considérables, cette augmentation de dépenses pour le service civil n'est pas justifiable.

SIR JOHN A. MACDONALD : Relativement à l'acte du service civil, je me contenterai de dire qu'il avait été annoncé dans le discours du trône et que le gouvernement avait l'intention sincère de le faire adopter. Ce bill avait été préparé avec soin ; on avait recueilli toutes les informations possibles sur cette question au sujet des fonctionnaires publics non-

seulement en Angleterre, mais aussi en France et en Allemagne. Le bill était entre les mains de mon honorable collègue avant la session ; mais à mesure que celle-ci avançait, nous nous sommes convaincus que nous ne pourrions le faire passer dans un espace de temps raisonnable. C'est une question importante, mais peu urgente. Voilà pourquoi nous avons donné la préférence aux autres mesures dont la Chambre était saisie, et laissé, comme c'était notre devoir, une partie raisonnable du temps à celles des membres. Cependant la question a été et est encore l'objet de l'attention du gouvernement, et si l'honorable monsieur le veut, je lui donnerai confidentiellement après la session, une copie du bill que nous avions l'intention de présenter.

Quant à l'augmentation des dépenses qui fait le sujet de ce débat, je crois que la réponse de mon honorable ami le ministre des finances est victorieuse.

Je ne suis pas du tout surpris de voir l'honorable député d'Huron-Centre faire cette motion ; il en a belle grâce, vraiment. Il existe un vieux dicton d'après lequel "il n'y a personne de plus zélé qu'un converti, personne de plus vertueux qu'un débauché réformé" ; et l'honorable monsieur vient de nous donner un exemple de sa justesse par le zèle qu'il témoigne pour la cause de l'économie.

Cependant, ce zèle est tout nouveau, il ne date pas de loin, car si ma mémoire ne me fait pas défaut, à l'époque où il était ministre des finances, en 1875, il présenta une mesure qui devait être adoptée à l'aide de la grande majorité dont le gouvernement disposait, mais elle ne le fut pas. Chose étrange à dire, c'était une mesure affectant la dépense du service civil. Dans son discours d'aujourd'hui, l'honorable monsieur nous a dit qu'il allait borner ses observations à ce sujet. Or, j'ai entre les mains le projet de loi qu'il présenta le 8 mars 1875, et quand j'aurai signalé ses différentes dispositions, la Chambre aura peine à croire que ce bill fut proposé par un ministre des finances dont le devoir était de contenir la libéralité exagérée de ses collègues qui n'étaient pas aussi directement responsables que lui de la dépense publique.

Dans l'Acte présenté de mon temps, 1868, un commis de troisième classe devait recevoir des appointements de \$400 par année. C'est une somme raisonnable.

Nous avons discuté l'affaire dans le temps ; quelques-uns étaient d'avis que \$350 suffisaient, mais comme question de libéralité, — l'opposition de cette époque était aussi économe que celle d'aujourd'hui — nous fixâmes la somme que je viens d'indiquer.

Le bill de l'honorable monsieur décrétait qu'un commis de troisième classe devait recevoir \$500 par année, c'est-à-dire \$100 de plus que la somme fixée par notre loi. En trois ans, d'après la mesure de l'honorable monsieur, les appointements des commis cadets auraient formé plus que les \$90,000 à propos desquelles on a dépensé tant de paroles aujourd'hui. Dans notre Acte nous stipulions qu'il y aurait une augmentation annuelle de \$50 jusqu'à ce que le salaire atteignit \$650, chiffre auquel il s'arrêterait ; mais prenant \$500 comme point de départ, l'honorable monsieur proposait de donner une augmentation annuelle de \$50 jusqu'à ce que le salaire atteignit \$750, et, pour abrégier la misère que le pauvre employé aurait eue de vivre avec son faible salaire, il devait passer au grade suivant après quatre années de service au lieu de cinq, terme fixé par notre Acte.

En ce qui concerne les commis de seconde classe, notre loi décrétait qu'ils devaient recevoir \$700 pour commencer ; mais l'honorable monsieur fixa ce chiffre à \$800 avec une augmentation annuelle de \$50 jusqu'à ce que le salaire atteignit \$1,100 ; notre limite, à nous était \$1,000. D'après notre Acte, un commis de première classe devait recevoir \$1,200 pour commencer, et c'est encore la loi ; mais dans sa générosité, l'honorable monsieur voulait porter cette somme à \$1,600.

Maintenant, qu'un arithméticien fasse le calcul des commis qui ont été nommés depuis le jour où ce projet de loi fut présenté jusqu'aujourd'hui, et il verra que ces augmentations auraient valu au pays une dépense additionnelle de centaines de milliers de piastres.

On me dira peut-être que le bill n'est pas passé à l'état de loi. C'est vrai ; mais ce n'est assurément pas la faute de l'honorable monsieur. Il fut présenté comme mesure du gouvernement, et celui-ci insista sur son adoption. Il disparut tout à coup, parce qu'on avait constaté que non-seulement l'opposition lui était hostile, mais qu'il avait mis la zizanie dans le camp des fidèles.

Cependant, cinq ans après avoir présenté ce projet de loi qui augmentait considérablement, énormément, absurdement les dépenses du service civil, l'honorable monsieur se plaint de ce que la dépense, établie par l'ancienne loi économique, ait augmenté en raison des progrès graduels du pays. Voilà un échantillon d'une économie de fraîche date ; ainsi que je le disais tantôt, voilà un exemple du fait que personne ne peut être aussi vertueux qu'un débauché politique réformé.

A six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR.

M. SPROULE : Lorsque vous avez quitté le fauteuil, monsieur l'Orateur, j'allais vous demander la parole pour expliquer le vote que je vais donner sur l'amendement qui a été proposé contre la motion ministérielle. J'ai déjà eu occasion de dire que lors des dernières élections générales une des déclarations que nous avons faites au peuple, c'est que les dépenses des cinq années précédentes étaient hors de proportion avec les besoins du pays, et que si le parti conservateur remontait au pouvoir, nous ferions ensuite de les restreindre dans la mesure du nécessaire et, si possible, dans les limites du revenu. Je pense que cette question a été discutée avec succès, et qu'elle a contribué pour une large part à faire condamner l'ancienne administration par le peuple.

Aujourd'hui que nous sommes au pouvoir, il est de notre devoir de mettre nos principes en pratique, et nous sommes convaincus que le cabinet a manifesté un sincère désir de remplir ses promesses sur ce point.

Faisons la revue des ministères, et, pour commencer, prenons celui des travaux publics. Nous voyons que le ministre des chemins de fer a diminué de \$200,000 la dépense en rapport avec le chemin de fer Intercolorial, pour salaires. Le personnel était si nombreux que le gouvernement a pu se dispenser des services de 460 employés et qu'il lui en reste encore assez pour que l'ouvrage soit aussi bien fait qu'auparavant.

Nous constatons aussi que la dépense a notablement diminué dans quelques autres ministères, et, bien que nous sachions qu'avec le temps il sera néces-

saire de l'augmenter, le devoir d'un gouvernement est de ne pas la laisser dépasser les moyens et les nécessités du pays.

Si cette motion avait été proposée dans un bon esprit, au lieu de laisser voir le sentiment dont ces messieurs se prétendent animés—un zèle ardent pour l'économie—tandis qu'en réalité c'est une proposition de non-confiance dans le gouvernement, je pense que la Chambre l'aurait acceptée. Mais lorsque nous voyons qu'elle n'est pas présentée d'une manière honnête, et que la seule justification donnée par son auteur est que quand les ministres actuels étaient dans les rangs de l'opposition, ils avaient l'habitude de proposer des motions de ce genre, et que par conséquent, il est du devoir de l'opposition actuelle de rendre à ses adversaires la monnaie de leur pièce—cela ne suffit pas pour nous engager à accepter la proposition, car ce qui était mal alors l'est encore aujourd'hui : deux choses mauvaises n'en font pas une bonne.

Puis si nous avons la preuve que la dépense est hors des proportions avec les exigences de la cause, nous serions tenus de nous rallier à la proposition qui nous est faite de la réduire. Mais la question réelle n'est pas de savoir si cette dépense est ou n'est pas dans l'intérêt du pays, mais bien si, oui ou non, nous sommes prêts à voter non-confiance dans le gouvernement, car ce vote serait virtuellement un vote de non-confiance.

L'opposition s'attache à des questions de détail pour absorber l'intérêt d'autres questions plus importantes, et elle espère par ce moyen aveugler la Chambre au point de lui faire adopter la motion. Nous ne devons pas accepter un amendement aussi insidieux qui a pour but de condamner le gouvernement.

Encore une fois la question n'est pas de savoir si la dépense doit être diminuée d'une faible somme de \$21,000, tel que le propose l'amendement, ni si les intérêts du pays exigent cette réduction ; mais bien si nous sommes prêts à voter non-confiance dans un gouvernement que nous savons capable et désireux d'administrer les affaires publiques pour le plus grand avantage du pays. Sommes-nous prêts à rétablir au pouvoir des hommes dont l'administration n'a jamais été caractérisée que par l'extravagance ? Sommes-nous prêts à oublier les fautes du passé et à ren-

verser un gouvernement qui retire le pays de l'abîme de désespoir où il a été plongé pendant cinq ans ? Sommes nous prêts à sacrifier les intérêts du pays pour d'autres moins importants, pour reporter au timon des affaires les honorables messieurs de la gauche ? Voilà la question.

Je pense qu'il y a lieu de pratiquer des économies dans quelques ministères ; mais les preuves de bonne intention que les ministres actuels nous ont fournies sous ce rapport suffisent pour nous donner la certitude que nous sommes en sûreté entre leurs mains et que leur administration est avantageuse au pays.

Une autre raison qui doit nous engager à repousser l'amendement est celle-ci : j'ai devant moi une requête signée par 119 députés, demandant au gouvernement d'augmenter les appointements et salaires des commis et messagers de la session ; cette requête est signée par ceux-là même qui voudraient faire adopter l'amendement. Que devons-nous penser d'hommes qui savent si bien se contredire, qui demandent d'un côté la réduction des dépenses et de l'autre signent des requêtes pour faire augmenter ces dépenses ? Quant à la requête, je ne pense pas qu'il serait juste d'y faire droit dans le moment.

Qu'est-ce que les honorables messieurs de la gauche pourraient donner au pays à la place de ce gouvernement ? C'est une pitoyable proposition que celle qu'on nous fait de reporter au pouvoir un parti qui est nominalement et virtuellement sans chef, un parti dont la force numérique est si faible qu'il n'a aucune influence et qui, en outre, est déchiré par les tiraillements intérieurs qui le rendent encore plus impuissant.

Il serait tout à fait inopportun de voter non-confiance dans le gouvernement en acceptant l'amendement. Quand on nous proposera franchement une résolution avec l'intention d'établir une judicieuse économie, elle sera traitée avec calme et comme elle le mérite.

M. MILLS : L'honorable député qui vient de reprendre son siège a taxé l'ancienne administration d'extravagance. Eh ! bien, tout ce que demandait l'amendement, c'est que nous ne dépensions pas pour le gouvernement civil une somme plus considérable que celles déboursées par cette administration extravagante—que nous ne dépensions pas \$20,000 de plus. L'honorable préopinant (monsieur Sproule)

peut se convaincre que la dépense de 1873 pour le gouvernement civil, comparée avec celle de 1878, n'accuse pas, sous l'ancienne administration, un surcroît comme celui qui a été proposé durant les deux premières années du gouvernement actuel.

Je n'ai pas pris la parole pour relever les observations de ce monsieur qui, d'ailleurs, se met en contradiction lui-même en traitant l'ancien gouvernement d'extravagant et en favorisant du même coup une augmentation considérable de la dépense publique. L'amendement demande simplement à l'administration actuelle de ne pas dépasser dans la dépense le montant qu'exigeait ce gouvernement. Il est évident que l'argument de l'honorable préopinant ne mérite pas de réponse.

Mais j'ai demandé la parole pour signaler le faux raisonnement de l'honorable premier ministre. Il a critiqué une mesure proposée par l'honorable député d'Huron-Centre (sir Richard J. Cartwright) à l'époque où ce dernier était ministre des finances, et il nous a lu une certaine partie d'un projet de loi pour démontrer qu'il voulait porter les appointements des employés du service civil à un chiffre plus élevé que celui fixé par l'administration. Ce n'est pas le cas. Le très honorable monsieur compare les appointements proposés par l'honorable député d'Huron-Centre non avec le chiffre auquel l'ancien gouvernement les avait fixés, mais avec celui autorisé par le statut de 1868. Il cache soigneusement le fait que le ministre des finances avait pris le crédit—qui devait être permanent—de \$75,000 pour le distribuer parmi les employés afin de suppléer à leurs appointements.

Si l'honorable premier ministre veut bien comparer la dépense qui aurait eu lieu d'après le bill de l'honorable député d'Huron-Centre avec les appointements fixés par la loi de 1868 et avec le crédit supplémentaire demandé par le gouvernement précédent dont il était le chef comme aujourd'hui, crédit qui fut voté par le parlement, il verra que ces \$70,000 ou \$75,000 pour les appointements des membres du service civil, même en supposant que ceux qui avaient été nommés par ces messieurs de la droite seraient restés en place, auraient été plus élevés que la dépense que le bill de l'ex-ministre des finances autorisait.

M. MILLS.

Le très honorable monsieur ne proposait pas d'augmenter les appointements des employés, mais il laissait à la discrétion du gouvernement de décider quels devaient être ceux de chacun d'eux. Après avoir fixé les appointements à un chiffre particulier, ces messieurs venaient dire à la Chambre : "Nous vous demandons de mettre \$70,000 à notre disposition, afin que nous puissions récompenser ceux qui sont nos amis plus généreusement que ceux dont nous n'avons pas les sympathies." Cependant, nous ne crûmes pas que cette manière d'agir fut bien convenable ; mais le pouvoir discrétionnaire que l'administration possédait pour ce crédit supplémentaire pouvait donner lieu à des abus, et le bill de mon honorable ami d'Huron-Centre en aurait fait justice s'il fut devenu loi.

Lors qu'il présenta son bill, c'était avec l'intention de diminuer le nombre des employés du service civil. Il était facile d'augmenter le bonus et de diminuer le nombre des fonctionnaires, et d'accroître le montant des paiements sans ajouter une piastre à la dépense publique.

Ce fait l'honorable chef a eu soin de le cacher, afin de mettre sous une fausse impression ceux des députés qui n'étaient pas membres de la Chambre à cette époque. Il est parfaitement étonnant que les appointements fixés par nos adversaires, joints à ces montants supplémentaires, étaient plus considérables qu'ils ne l'auraient été d'après le bill de l'honorable député d'Huron-Centre.

Toutefois, ce bill ne passa pas à l'état de loi, parce que nous en étions venus à la conclusion que les fonctionnaires publics étaient suffisamment rémunérés. Pour cette raison les appointements restèrent ce qu'ils étaient et le crédit additionnel de \$70,000 fut supprimé. Et voilà qu'aujourd'hui le gouvernement nous propose pour le service civil une plus forte somme qu'il n'en a jamais été demandé.

L'honorable ministre des finances a parlé d'une augmentation qui aurait eu lieu, sous l'ancienne administration, dans les frais du ministère de l'intérieur. Je ne sache pas qu'il se soit produit une augmentation bien appréciable. On ne nous a pas prouvé qu'une augmentation soit nécessaire. Un certain nombre de messieurs étaient employés comme surnuméraires, et on constata après un certain temps qu'il y avait assez d'ouvrage dans

les bureaux pour les porter sur la liste permanente.

L'année dernière, l'honorable ministre des finances, en produisant une estimation plus élevée que d'habitude, nous a dit qu'il n'y avait pas eu d'augmentation sensible dans les frais du ministère de l'intérieur, attendu qu'on avait simplement transféré de la liste des surnuméraires à celle des permanents ceux qui avaient été employés pendant quelques temps comme commis surnuméraires dans les ministères. L'honorable premier ministre a donné la même explication.

Les sommes autrefois payées comme contingents ne sont plus nécessaires pour cet objet, et si les explications que le chef du gouvernement nous a données l'année dernière étaient vraies, il devrait y avoir une diminution correspondante des dépenses contingentes dans son ministère. Et dans ce cas, il ne devrait y avoir aucune augmentation dans les frais annuels de l'administration. Voilà les faits, et l'honorable ministre des finances n'a nullement justifié, par ses explications, l'augmentation des dépenses du gouvernement civil.

Je termine. J'ai voulu surtout faire observer que la comparaison établie entre le bill de 1868 et celui présenté en 1875 par mon honorable ami d'Huron-Centre, mais qui ne devint pas loi, n'est pas juste, à moins que la Chambre ne fasse entrer en ligne de compte le crédit supplémentaire que nos adversaires firent voter en 1873 et qui fut distribué parmi les employés du service civil.

SIR CHARLES TUPPER : Je suis bien aise que l'ex-ministre des finances ait présenté cette motion, car je crois qu'elle va avoir son utilité ; son effet n'en sera certainement pas perdu pour le pays.

Nous savons tous que les hommes sont constitués différemment. Les uns suivent un état de vie, les autres un autre. Un homme peut être un serviteur admirable, bien disposé, industrieux et fidèle à remplir ses devoirs ; mais s'il change tout à coup de position, si de domestique il passe brusquement à l'état d'héritier d'une grande fortune, il devient souvent un maître tyrannique, indolent et extravagant. De même la nature fait d'un homme un auteur célèbre ; il peut écrire un livre d'une grande valeur, mais il est totalement incapable de critiquer un livre. D'autres, qui ne peuvent écrire un livre,

peuvent être de bons critiques des ouvrages des autres.

Or, la motion que vient de faire l'ex-ministre des finances va convaincre qu'une fois de plus il est dans son vrai rôle. S'il a été un ministre extravagant auquel il était dangereux de confier les finances du pays, sa véritable vocation de critique des autres se fait jour, et ses opinions ayant subi un changement radical, il rend un très grand service au pays en la suivant. Cette motion va confirmer dans l'opinion publique l'impression qu'il est de l'intérêt du Canada que l'honorable monsieur, au lieu d'être ministre des finances, reste l'ex-ministre des finances.

J'aurais cru qu'il aurait été le dernier à poser en économiste dans cette Chambre ; j'aurais cru qu'il aurait été le dernier à reprendre le rôle qu'il a adopté ce soir. Ce rôle il le remplissait avant d'être ministre des finances. Il faisait un critique admirable. Ses prédécesseurs, même à l'époque des surplus, n'ont pas présenté de budgets sur lesquels il ne se soit apitoyé et à propos desquels il n'ait eu le chagrin de prédire des déficits. Il n'a pas eu de succès comme prophète. Aucun des déficits qu'il annonçait ne s'est produit que quand il fut arrivé à la position qui lui permit de les créer lui-même.

Aujourd'hui, l'honorable monsieur établit un contraste entre la dépense de son administration et celle que le gouvernement actuel propose. Qu'il me permette d'attirer un instant son attention sur le fait que quand cette augmentation de dépense s'est produite avant le régime de l'ancienne administration, la condition financière du pays était telle qu'elle permettait au gouvernement de manipuler la dépense publique d'une manière très libérale. Tous les ans il y avait des surplus. Enfin l'honorable monsieur, le grand économiste qui avait critiqué depuis si longtemps les exposés financiers de ses prédécesseurs, arriva au poste qu'il ambitionnait.

Quel fut le résultat ?

Eh ! bien, à l'époque où il déclarait tout d'abord que la situation financière du pays était des plus déplorables, il disait au parlement : " Il est nécessaire que j'impose \$3,000,000 de taxes additionnelles pour soutenir l'administration publique."

Fit-il des retranchements ? Fit-il des propositions comme celle qu'il nous fait ce soir de restreindre les dépenses ? Ainsi que je le disais dans une autre occasion, le budget présenté par l'ex-ministre des finances pour l'exercice finissant au 30 juin 1875 était de \$26,000,000 à \$27,000,000.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Non ; vous ne connaissez pas la différence entre un bill des subsides et un budget.

SIR CHARLES TUPPER : L'honorable membre peut faire croire cela à l'honorable député de Huron-Sud (monsieur Cameron), mais il ne me fera jamais accepter une pareille assertion. L'honorable député de Huron-Sud voulait savoir où je prenais mes chiffres. Je lui dis que je les prenais dans les comptes publics produits par l'ex-ministre des finances. Voulant avec une mauvaise foi évidente induire la Chambre en erreur, l'honorable monsieur produisit un budget tel qu'aucun ministre des finances, avant ou depuis, n'a osé en placer devant la Chambre.

Je demanderai à ceux qui m'écontent de vouloir bien chercher dans les comptes publics le budget de 1874-75, et ils y verront dans la manière dont il fut présenté un changement qui dérouta complètement l'ancien ministre des finances (sir Francis Hincks) lequel m'écrivit qu'il était parfaitement impossible de comprendre les estimations de l'honorable monsieur, et me demandant si je pouvais expliquer ce qu'elles voulaient dire.

Je répète l'assertion, et je suis prêt à la prouver devant le comité des comptes publics, que les estimations présentées à la Chambre pour 1874-75, telles que contenues dans le budget et incorporées dans le bill des subsides, étaient de \$26,000,000 à \$27,000,000. Si l'honorable député d'Huron-Sud, qui voulait avoir les chiffres veut se donner la peine de consulter les comptes publics de 1875, il verra que l'ex-ministre des finances s'est départi du système qui avait été suivi jusque-là et qui l'a été depuis, afin de mystifier la Chambre et l'empêcher de découvrir la nature de ses estimations. Elles forment là, pour 1874-75, un budget de \$24,803,285. Si l'honorable monsieur met ces chiffres en doute, il n'a qu'à tourner quelques pages des documents de la session de 1875, et il y trouvera un budget supplémentaire présenté par lui, dans le même volume,

SIR CHARLES TUPPER.

pour l'exercice finissant le 30 juin 1875, un budget supplémentaire de \$1,783,787. Dédouze \$94,150 comme items auxquels il n'avait pas été pourvu pour 1873-74, et vous avez pour cette première année un budget supplémentaire ou un budget total de \$26,487,921.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Combien de capital ?

SIR CHARLES TUPPER : Pas un dollar de capital.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Absurdité !

SIR CHARLES TUPPER : Cela peut faire pour l'honorable député d'Huron-Sud, mais pas pour moi.

J'établirai devant un comité de la Chambre, l'exactitude de mon assertion que l'honorable monsieur a présenté au parlement, pour l'exercice 1874-75, un budget de \$26,000,000 à \$27,000,000 et l'a incorporé dans les statuts. Voilà le grand économiste qui devait sauver le pays ; qui, avant d'être ministre, demandait à grands cris qu'on exerçât l'économie la plus rigoureuse dans un temps où notre coffre public regorgeait et où nous amassions un surplus annuel de \$2,000,000.

L'honorable député de Cardwell a fait une erreur, et moi aussi, en supposant que les crédits votés à la demande de l'ex-ministre des finances, étaient plus près de \$26,000,000 que de \$27,000,000 ; c'est tout le contraire qu'il aurait fallu dire, car à ces \$26,487,921, il faut y ajouter \$111,690 d'items auxquels il n'avait pas été pourvu pour cette année-là, ce qui fait un total de \$26,599,611.

Je ferais une injustice à cet honorable monsieur si je ne mettais pas en relief les titres qu'il possède à la position qu'il occupe aujourd'hui, et la nécessité qu'il y reste longtemps pour le plus grand intérêt du pays, afin de critiquer les actes des autres au lieu d'être en demeure de fouler aux pieds ses professions d'économie.

Au moment même où il produisait cet énorme budget, il contribuait à faire adopter un projet de loi qui décrétait que la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, tout entier, serait achevée par le gouvernement. Il ne faut plus s'étonner qu'il eut besoin de \$3,000,000 de taxes nouvelles. Mais il espérait s'en débarrasser sans construire le chemin de fer du Pacifique.

Lui, parler économie! Il a fait un exposé qui dénotait des extravagances comme jamais aucun ministre des finances n'en a commises. Il a donné la preuve du fait que, nonobstant toutes ses professions d'économie, à peine était-il arrivé au pouvoir que, la seconde année après avoir prélevé ces \$3,000,000 de taxes additionnelles et découvrant que cela ne suffisait pas pour lui permettre de joindre les deux bouts ensemble et qu'il restait avec des déficits— il faisait en 1875-76 une dépense de \$24,448,372, ou, comme il le reconnaît lui-même, \$1,132,056 de plus que la dépense de son prédécesseur qu'il avait tant taxé d'extravagance.

Qu'il fasse le compte tel que j'ai démontré qu'il était en réalité; qu'il en déduise les sommes qui n'auraient pas dû être mises dans un état comparatif au compte de l'exercice 1873-74, et on verra que ce ministre des finances économiste a fait pendant cet exercice 1875-76 une dépense de \$2,140,000 de plus que la plus forte de celles qu'il pourrait mettre à la charge de l'administration précédente.

L'honorable monsieur a établi trois choses ce soir.

Il n'a pas voulu entrer dans la question générale, pour la bonne raison que plus il y pénètre plus il s'y empêtre.

Il veut la réduction des dépenses du service. Eh! bien, que démontrent les chiffres sur ce point? Ils font voir que la plus forte dépense de l'administration qui a précédé la dernière a été en 1873-74 de \$883,685, y compris le bonus de \$75,000 spécialement voté pour cette année-là. \$25,000 environ de ce crédit furent distribuées au service de l'extérieur, laissant \$50,000 à être distribuées parmi les employés du service civil, à une époque où le gouvernement avait sans cesse des surplus. Et cependant nous voyons l'honorable monsieur, au moment où il disait avoir besoin de \$3,000,000 de nouvelles taxes pour administrer le gouvernement, présenter un bill décrétant une dépense plus considérable pour le service civil; sa dépense réelle pour ce chef fut en 1874-75 de \$909,265, ou \$25,580 de plus que celle de ses prédécesseurs.

Il a beaucoup insisté à propos du fonds de retraite; mais que pensez-vous qu'il ait fait? Notre plus forte dépense pour le fonds de retraite a été pendant l'exercice de 1873-74, où elle atteignit \$64,482; mais le grand économiste trouva moyen,

en 1877-78, de l'augmenter à \$106,588. Notre plus forte dépense pour les postes s'est élevée à \$1,387,270; tandis qu'en 1877-78 il la porta à \$1,724,938—une augmentation de \$337,668.

L'honorable député d'Huron. Centre nous a donc donné la preuve qu'il est dans son vrai rôle en critiquant les actes des autres, et que nous ne devons plus lui confier le pouvoir dont il a tant abusé pendant le règne de l'ancienne administration.

M. HUNTINGTON: Je ne me propose pas de suivre l'honorable préopinant dans ses observations: je laisse ce soin à mon honorable ami qui se trouve derrière moi. Mais nous pouvons extraire du miel de... je ne dirai pas quoi.

La droite, guidée par son chef, a organisé un système d'attaque contre mon honorable ami de Huron. Centre auquel ces messieurs ne peuvent pardonner de s'être uni à mon honorable ami de Lambton lorsque celui-ci a formé son administration en 1873. Je crois que le chef du gouvernement actuel n'a jamais été plus éloquent que lorsqu'il a fait usage d'adjectifs pour qualifier ce qu'il appelle la canaillerie de mon honorable ami d'Huron.

L'honorable préopinant vient de dire des choses extraordinaires. Il reproche à l'honorable député d'Huron d'avoir trouvé en faute l'ancienne administration du premier ministre actuel, d'avoir critiqué ses extravagances, de lui avoir fait de l'opposition en 1870, 1871 et 1872, et d'avoir plus tard continué le rôle de critique honnête. Evidemment il considère que mon ami est un critique honnête, puisqu'il veut lui voir continuer ce rôle dans l'opposition.

Mon honorable ami a combattu le gouvernement dont le préopinant était membre, il a fait partie de l'opposition dont l'honorable député de Lambton était le chef, et c'est pour cela que le chef de l'administration actuelle l'a vilipendé au milieu des applaudissements furieux de ses partisans. Avec la simplicité d'un enfant et l'éloquence d'un orateur, l'honorable ministre des chemins de fer a fait voir combien injustes et fausses étaient les accusations portées contre mon honorable ami.

M. PLUMB: Lorsque nous rappelons ce que l'ex-ministre a fait de 1873 jusqu'au jour malheureux où il est tombé avec son parti, en 1878, nous ne pouvons

pas avoir d'embarras à décider de quelle manière nous allons voter sur la résolution.

Pourquoi l'honorable monsieur en présentant cette résolution, n'a-t-il pas traité toute la question des dépenses entre 1874 et 1878 ? Pourquoi n'a-t-il pas justifié les énormes augmentations qu'il a faites dans chaque item de la dépense publique ? S'il croit pouvoir, à une semaine de la prorogation, alors que la Chambre est impatiente d'en finir, lui arracher un verdict, il se trompe. Je suis tout prêt à voter contre sa proposition, persuadé que je pourrai expliquer d'une manière satisfaisante mon vote à mes électeurs.

Il est proposé :

Que M. l'Orateur ne quitte pas maintenant le fauteuil, et que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.—(Sir Samuel L. Tilley.)

Il est proposé comme amendement (Sir Richard J. Cartwright.) (Voir page 1865.)

La Chambre se divise: pour, 50 ; contre, 127.

POUR :

Messieurs

- Anglin Guthrie
- Bain Killam
- Béchar d King
- Blake LaRue
- Borden Laurier
- Bourassa Macdonell (Lanark N.)
- Brown Mackenzie
- Burpee (St Jean) McIsaac
- Burpee (Sunbury) Malouin
- Cameron (Huron Sud) Mills
- Cartwright Oliver
- Casey Olivier
- Casgrain Paterson (Brant Sud)
- Chandler Pickard
- Charlton Rinfret
- Cockburn (Muskoka) Robertson (Shelburne)
- Coupal Rogers
- Dumont Ross (Middlesex Ouest)
- Fiset Rymal
- Fleming Scriver
- Flynn Skinner
- Geoffrion Trow
- Gillies Weldon
- Gillmor Wisner
- Gunn Yeo.—50

CONTRE :

Messieurs

- Abbott Lane
- Allison Langevin
- Angers Lantier
- Arkel Little
- Baby Longley
- Baker Macdonald (King IPE.)
- Bannerman Macdonald (Victoria CB)
- Barnard McDonald (Cap Breton)
- Beauchesne McDonald (Picton)

M. PRUM.

- Benoit
- Bergeron
- Bergin
- Bill
- Bolduc
- Boulbee
- Bourbeau
- Bowell
- Brecken
- Brooks
- Bunster
- Bunting
- Burham
- Carling
- Caron
- Cimon
- Cockburn N'land O.
- Colby
- Connell
- Costigan
- Coughlin
- Coursol
- Currier
- Cuthbert
- Daly
- Daoust
- Dawson
- DeCosmos
- Desaulniers
- Donville
- Doull
- Drew
- Dugas
- Elliott
- Farrow
- Ferguson
- Fitzsimmons
- Fortin
- Fulton
- Gigault
- Girouard (Jac Cartier)
- Girouard (Kent,)
- Granbois
- Hackett
- Haggart
- Hopper
- Houde
- Hurteau
- Jackson
- Jones
- Kaulbach
- Keeler
- Kilvert
- Kirkpatrick
- Kranz

- Macmillan
- McCallum
- McCuaig
- Macdougall
- McInnes
- McKay
- McLennan
- McLeod
- McQuade
- McKory
- Masson
- Massue
- Mcner
- Méthot
- Montgenais
- Montplaisir
- Mousseau
- Muttart
- O'Connor
- Orton
- Onimet
- Patterson (Essex)
- Perrault
- Pinoaneault
- Platt
- Plumb
- Poupore
- Richey
- Robertson (Hamilton)
- Robinson
- Rochester
- Ross (Dundas)
- Rouleau
- Routhier
- Royal
- Ryan (Marquette)
- Schultz
- Shaw
- Sproule
- Stephenson
- Tellier
- Thompson (Cariboo)
- Tilley
- Tupper
- Vallée
- Vanasse
- Wade
- Wallace (Norfolk S.)
- Wallace (York Ouest)
- White (Cardwell)
- White (Hastings E.)
- White (Renfrew Nord)
- Williams
- Wright.—127.

ABSENCE MOTIVÉE.

Pour : Cockburn (Muskoka) Strange

L'amendement est rejeté.
La motion principale est adoptée.

SUBSIDES.

II. FRAIS D'ADMINISTRATION.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité.)

1 Frais d'administration\$66,250 00-

II GOUVERNEMENT CIVIL.

3 Bureau du conseil privé de la Reine pour le Canada.....	\$14,392 50
4 Département de la justice.....	13,900 00
5 Département de la justice, branche des pénitenciers	5,300 00

En réponse à SIR RICHARD J. CARTWRIGHT,

M. McDONALD (Picton) dit : Il a été ajouté \$500 au traitement de l'inspecteur, et j'espère que l'honorable monsieur ne trouvera pas cette augmentation extravagante. Il sera nommé, pour les pénitenciers, un comptable au traitement de \$1,200 ; cet emploi est autorisé par un acte de la législature.

M. BLAKE : En proposant de nommer un comptable, on allège les fonctions de l'inspecteur. Or, comme le statut limite à \$2,000 les appointements de cette charge et qu'on les a déjà élevés à \$2,500, je ne vois pas qu'on soit justifiable de vouloir les porter à \$2,700.

L'item est adopté.

6 Département de la milice	\$37,010
7 Département du secrétaire d'Etat....	35,155

En réponse à SIR RICHARD J. CARTWRIGHT,

M. BOWELL dit : L'augmentation apparente dans les traitements des officiers de ce département s'explique par le fait que cinq employés surnuméraires ont été portés sur la liste des fonctionnaires permanents.

Ces surnuméraires étaient payés sur le fonds des contingents, lorsque la présente administration est entrée en charge. Le nombre des messages de ce département paraît excessif, mais il y a un grand nombre d'années qu'ils y sont employés soit temporairement, soit en permanence.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Cet item accuse une assez forte augmentation depuis quelque temps.

M. BOWELL : Le chiffre des dépenses casuelles, pour cette branche, était de \$567 en 1873 ; depuis l'entrée des honorables messieurs au pouvoir, il s'est accru graduellement, et atteignait environ \$4,000 en 1878.

L'administration actuelle a dû, en conséquence, le réduire. L'honorable secrétaire d'Etat a l'intention de maintenir ces dépenses casuelles au chiffre le plus bas possible.

8 Département de l'intérieur.....	\$60,850
-----------------------------------	----------

En réponse à M. MILLS,

SIR JOHN A. MACDONALD dit que cet item devra rester au chiffre de \$57,850, tel qu'il a été réduit. L'item est adopté.

9 Bureau de l'auditeur-général.....	\$18,275
10 Département des finances.....	53,715

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT demande des explications au sujet de l'augmentation de \$3,785 sur cet item.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Il y a eu une légère augmentation dans les traitements et l'émission additionnelle de billets du Canada pourra nécessiter l'emploi d'officiers supplémentaires.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT demande quel chiffre représente l'augmentation annuelle de \$50 sur les traitements des employés.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Une grande partie de la différence en plus représente cette augmentation de \$50 qui est réglée par le statut. Quelques fonctionnaires, en outre, peuvent avoir droit à la promotion. Je pourrai donner plus tard, des explications plus détaillées à ce sujet.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Ces explications sont en effet désirables. L'item est adopté.

11 Bureau de la commission du trésor.....	\$ 2,700,00
12 Département du revenu de l'intérieur.....	30,342,50

M. BABY : L'augmentation provient de ce que deux employés de ce département, qui étaient surnuméraires depuis un grand nombre d'années, ont été portés, cette année, sur la liste permanente. Il y a, ensuite, l'augmentation ordinaire décrétee par le statut, et la promotion d'un autre employé. Lorsque j'ai pris la direction de ce département, il y avait cinq surnuméraires dont deux ont été portés sur la liste permanente. Ils étaient alors, comme aujourd'hui, chefs de leur section respective. Le département est administré avec la plus stricte économie. L'auditeur a été étonné qu'on pût pousser l'économie aussi loin et il a écrit une lettre à mon député attirant son attention sur ce fait. Sous la surveillance de l'auditeur il ne sera fait aucune dépense supplémentaire.

M. MILLS : En faisant ces augmentations, l'honorable monsieur a adopté un principe que nous ne reconnaissons pas sous notre administration : du moment

qu'un commis, dans aucune classe, atteint la tête de cette classe, il est, de droit, promu à la classe suivante, sans qu'on tienne compte des devoirs qu'il a à remplir. D'après cette méthode, chaque commis d'un département devra, avec le temps devenir un commis de première classe.

M. BABY : L'honorable monsieur croit-il qu'il serait convenable de donner un traitement de \$160 à deux commis, chefs de leur division respective, qui sont certainement aussi compétents qu'aucun commis de première classe et qui ont sous leurs ordres des employés aux appointements de \$700 ? C'est dans ce département qu'il nous faut des officiers d'expérience.

M. BLAKE : Il serait regrettable, à mon avis, de voir l'administration agir sur le principe qu'une promotion doit se faire simplement par ce qu'un employé a passé un certain nombre d'années dans le service. Je crois, du reste, que les deux administrations ont été trop faciles sur le sujet des promotions et même de l'augmentation de \$50 ; et je pense qu'il serait à l'avantage du service civil que chaque département, à l'avenir, avertisse ses employés qu'ils ne doivent pas se considérer comme ayant un droit acquis, même à l'augmentation de \$50. L'esprit de la loi était que cette augmentation n'eût lieu que dans le cas où la conduite de l'employé l'aurait méritée ; et il est de la plus haute importance que nous établissions le principe qu'un employé n'est pas, de plein droit, admis à passer d'une classe à l'autre. Il y a, dans le service, beaucoup d'emplois où la valeur des services n'est pas plus grande après dix années que dans les commencements.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je partage tous les idées que vient d'émettre mon honorable ami. D'abord, aux termes de la loi, il est évident que, lorsqu'un fonctionnaire est arrivé par le laps de temps au premier grade de sa classe, il ne s'en suit pas qu'il doive, de plein droit, être promu.

Je crains que, des deux côtés de la Chambre, nous n'ayons encouru le blâme pour n'avoir pas fait observer cette règle ; il faut qu'elle soit observée. Je partage entièrement la manière de voir de l'honorable monsieur, au sujet de l'augmentation décrétée par le statut.

Ce système n'a pas fonctionné d'une

M. MILLS.

manière satisfaisante. Bien que l'intention de la loi fût que cette augmentation ne s'accordât qu'à titre de récompense au mérite, on a été sous l'impression, dans tout le service civil, que lorsqu'un fonctionnaire ne la reçoit pas, c'est qu'il n'en est pas digne.

Son amour propre est blessé, et il s'acquitte moins bien de ses devoirs. Je crois qu'il vaudrait mieux mettre ce mode entièrement de côté et laisser au chef de département la question de l'augmentation des traitements.

On a insisté beaucoup auprès de nous sur ce sujet, durant l'année dernière. Aussitôt après la prorogation nous avons l'intention d'étudier la réorganisation du service et d'essayer à élaborer un projet que nous soumettrons au parlement à la prochaine session. Je crois qu'une réorganisation sur des bases mieux combinées pourrait assurer une économie considérable.

M. MACKENZIE : L'intention de l'honorable monsieur est-elle d'adopter aucune des recommandations contenues dans le rapport du Dr. Playfair ? Que les copies, par exemple, doivent être faites par des commis payés \$5 par jour ? En faisant faire les copies par des commis de seconde classe, on encourt des dépenses énormes ; c'est sur ce point qu'il doit y avoir des réformes.

J'avais moi-même l'intention d'étudier cette recommandation spéciale du Dr. Playfair. J'espère que l'honorable monsieur s'occupera de ce sujet sur lequel il y a lieu de simplifier considérablement.

SIR JOHN A. MACDONALD : J'ai lu le rapport du Dr. Playfair et je l'ai étudié avec attention ; mais, en Angleterre, les opinions sont partagées sur ce sujet. Il existe, en ce pays, une difficulté qui ne se fait pas sentir là-bas, où l'échelle des positions et la subdivision du travail sont si considérables qu'on n'est pas en peine de se procurer les services d'un grand nombre d'hommes respectables pour faire les copies. Ici, nous ne sommes pas dans le même cas ; et au point de vue social ou à tout autre point de vue, il nous est impossible de décider qu'une certaine classe d'individus ne s'élèvera pas au-dessus d'un certain degré. Néanmoins, il n'en reste pas moins avéré qu'il est absurde de garder, dans les différents départements, quelques commis de premier

ordre à faire l'ouvrage de simples copistes.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Il me semble qu'une grande partie de ces copies pourraient très-bien se faire par des femmes.

SIR JOHN A. MACDONALD : La proposition de l'honorable monsieur peut aider dans une grande mesure à résoudre la difficulté. On peut toujours se procurer les services d'un grand nombre de jeunes femmes pour faire ces ouvrages de copiste.

M. CASEY : J'ai peine à croire qu'on arrive à une solution satisfaisante en employant des copistes temporaires de cette catégorie. Ces jeunes femmes ne se consacreront à cet ouvrage que pour un certain nombre d'années, et il n'est pas probable qu'elles en feraient un état pour le reste de leur vie. J'apprends, néanmoins, avec plaisir que l'honorable monsieur a l'intention de soumettre, à la prochaine session, un projet élaboré sur ce sujet ; et j'espère que sa promesse à cet égard, portera plus de fruits que celle qu'il a faite pour cette année.

L'item est adopté.

13. Département des douanes.....	\$ 31,705
14. Département du directeur général des postes.....	104,220

En réponse à **SIR RICHARD J. CARTWRIGHT**,

M. O'CONNOR dit que l'augmentation se répartit comme suit : — Division du secrétaire : Assistant du commis en chef, \$2,000 ; commis de grade inférieur, \$300 ; augmentations aux termes du statut, \$1,850 ; augmentation dans le traitement du comptable, \$400 ; trois commis, \$1,900 ; augmentation aux termes du statut, \$3,250. Bureau des mandats sur la poste : commis additionnel, \$300 ; augmentation aux termes du statut, \$2,750. Banque d'épargnes : deux commis additionnels, \$700 ; promotion et augmentation aux termes du statut, \$1,050.

Les augmentations autorisées par le statut se sont élevées, en tout, à \$8,900. Sur les huit commis qui ont été nommés, six étaient déjà surnuméraires et ont été faits permanents, les deux autres viennent, l'un d'Halifax, l'autre de Saint-Jean. Lorsque les bureaux de mandats ont été abolis dans ces villes, ces deux commis ont été placés ici avec une augmentation, l'un

a reçu un traitement de \$900, l'autre, de \$600.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Je crois qu'une augmentation de \$15,000 est une chose sérieuse. Il est difficile de concevoir que les affaires du département des postes aient augmenté au point de nécessiter ces employés additionnels, sur tout si l'on considère le déficit qui existe entre le revenu et les dépenses.

M. HUNTINGTON : J'appellerai l'attention de la Chambre sur le fait que, depuis plusieurs années, les honorables messieurs de la droite actuelle ont dirigé des attaques constantes contre le département des postes, sous la ci-devant administration, au sujet de sa dépense extravagante.

Cependant, depuis que le département est passé sous la direction des honorables messieurs, nous avons été vengés de ces attaques, puisqu'ils n'ont opéré aucune réduction qui pût montrer qu'elles étaient justifiables. Elles n'étaient donc pas justifiables, comme les honorables messieurs ont pu s'en convaincre depuis qu'ils ont pris la direction de ce département.

Lorsque l'honorable directeur-général de postes a eu l'occasion de défendre sa conduite et celle de ces collègues, j'espérais et je comptais l'entendre déclarer que lui et son parti s'étaient trompés en attaquant le département des postes, lorsqu'il siégeaient sur les banquettes de la gauche ; j'espérais lui entendre reconnaître franchement que le département des postes a ses difficultés à surmonter au point de vue de la finance, et que ce département, sous l'ancien gouvernement, a été administré aussi bien qu'il pouvait l'être, et de façon à ne pas mériter les nombreux reproches dont les honorables messieurs l'ont accablé à cette époque.

L'item est adopté.

15 Département de l'agriculture.....	\$32,450
16 Département de la marine et des pêcheries.....	28,310

En réponse à **SIR RICHARD J. CARTWRIGHT**,

M. POPE (Queen, I. P.-E.) dit : L'honorable monsieur a raison de constater une augmentation apparente de quatre commis ; mais plusieurs de ces commis étaient dans le département depuis plusieurs années ; cependant, au lieu de porter leur traitement sur l'état estimatif, on les avait payés sur le fonds des dépenses

casuelles : le nombre des commis a réellement été augmenté.

Ce département est administré avec plus d'économie et mieux qu'aucune autre branche du service. On a cru qu'il valait mieux mettre deux commis en chef, au lieu d'un seul, et les placer sur le même rang, comme cela se pratique dans les autres départements, notamment dans celui des postes.

Le surintendant général des phares a été transféré au ministère des chemins de fer et des canaux ; car, bien qu'il rendit des services importants au ministère des pêcheries, il sera encore plus utile dans un autre département.

L'item est adopté.

17 Département des travaux publics.. \$30,200
18 Département des chemins de fer.. 39,760

En réponse à SIR RICHARD J. CARTWRIGHT,

M. LANGEVIN dit : Moi-même comme ministre des travaux publics et mon collègue comme ministre des chemins de fer, nous avons moins de besogne que nos prédécesseurs qui avaient alors tout le département à administrer ; mais il était impossible pour un seul homme de voir à tout, car ce ministère est un de ceux où l'ouvrage augmente rapidement. La division du ministère a nécessairement exigé une augmentation du personnel.

On conçoit qu'il fallait un personnel complet pour chacun des deux nouveaux ministères ; pour chacun, un sous chef, un secrétaire et des ingénieurs, etc. Au lieu de diminuer, les frais ont donc augmenté.

D'année en année, l'ouvrage a été s'augmentant. C'est surtout dans le département des chemins de fer que cette augmentation s'est fait sentir par suite de l'extension des travaux sur le chemin de fer du Pacifique.

Quant à la somme votée pour 1878-79, \$53,833, et celle demandée pour cette année, un peu moins de \$70,000, ou une différence de \$16,130, j'ai à dire ceci : Dans le département des travaux publics, l'augmentation d'après le statut a été de \$650 ; il y a, en outre, une somme de \$600 pour un secrétaire privé, ce qui n'était pas accordé les années précédentes.

Nous avons, ensuite, dans la division des ingénieurs, M. Steckle, un excellent officier et l'un de nos meilleurs mathématiciens qui était autrefois payé sur les

fonds affectés aux différents ouvrages faits sous le contrôle du département, et dont le traitement, en conséquence, ne paraît pas sur la liste des traitements de l'année dernière.

M. Perley, un autre excellent officier, était employé comme ingénieur dans les provinces maritimes, mais on l'a fait venir ici pour l'attacher au département à titre d'ingénieur. L'année dernière, son traitement n'était pas porté sur la liste, attendu qu'il était payé sur le fonds affecté aux travaux faits dans les provinces maritimes.

Il y a ensuite les sténographes qui ont été transférés du département des postes, ainsi qu'un autre employé dans le bureau de l'architecte, aux appointements de \$650, dont les traitements n'étaient pas portés sur la liste de l'année dernière. Ces différentes sommes forment un total de \$8,900.

Dans le département des chemins de fer, le traitement de M. Page a été augmenté de \$500, ce qui le porte à \$4,500, je crois. M. Cross, dont le traitement est de \$1,850, a été transféré au département des chemins de fer.

M. Jones, qui reçoit \$1,250 et M. Greenfield qui en reçoit \$750, étaient payés sur le fonds de l'Intercolonial et, conséquemment, leurs traitements n'étaient pas inclus dans l'item de \$53,000 pour l'année dernière. Pendant que j'en suis à donner ces explications, je puis dire que le traitement de M. Schreiber a été payé, jusqu'à l'année dernière, sur les fonds de l'Intercolonial.

A mon retour d'Angleterre j'ai donné mon attention au personnel extérieur du département. Il y avait un personnel nombreux dans les provinces maritimes et un autre moins considérable dans la province de Québec ; c'était une surcharge pour le département.

Sous les divers administrations on avait nommé commis sur commis au point de donner à cette branche du service des proportions considérables. Les dépenses se montaient à \$10,635 dans les provinces maritimes et à \$7,959 dans Ontario et Québec, chaque année.

Ce service a été retranché. Je ne prétends pas que nous sauverons toute cette somme, mais nous en économiserons de \$14,000 à \$15,000, au moins, par année. Pendant la saison prochaine, il nous faudra quelques ingénieurs et commis pour

aller faire l'inspection de certains ports ; mais ils ne seront payés que pendant la durée de leur emploi.

M. ANGLIN : Voilà certainement des détails intéressants. Nous sommes aujourd'hui renseignés sur la nature de la grande économie effectuée par le remaniement du personnel de l'Intercolonial ; les officiers dont les noms nous ont été donnés sont employés à faire une partie de l'ouvrage que faisaient autrefois M. Brydges et ses assistants à Moncton et sur d'autres points de l'Intercolonial.

En allant au fond des choses, nous verrions que le gouvernement n'a, en réalité, épargné que peu de chose.

Quant au personnel des travaux publics dans les provinces maritimes, je crois que ce service a été organisé lorsque l'honorable monsieur était lui-même ministre des travaux publics, sous la première administration.

Si le gouvernement poursuit la politique qu'il a mise à effet depuis un ou deux ans au sujet de l'amélioration des ports et de la création de havres de refuge dans les provinces maritimes, il y aura certainement de bonnes raisons pour réduire le personnel, car nous n'aurons plus à faire le même ouvrage qu'il y avait auparavant.

M. LANGEVIN : Parce que trois de ces employés ont été pris de l'Intercolonial et placés ici dans le département, l'honorable monsieur ne veut pas reconnaître les réductions faites dans l'administration des chemins de fer. Et cependant, le traitement de ces employés ne peut pas constituer une grande différence.

Il y a en opération 250 milles de chemin de fer de plus qu'il y en avait auparavant, ce qui exige une augmentation du personnel.

Pour ce qui est du personnel des provinces maritimes, j'ai cru que nous ne serions pas justifiables de le garder à ne travailler que par moments, lorsqu'une partie de l'ouvrage pouvait se faire au bureau central. Le reste peut se faire par des employés spéciaux et temporaires.

M. ANGLIN : Parce qu'on fait faire une grande partie des travaux à Ottawa, il ne s'en suit pas qu'il en coûte moins. Le sentiment public se prononce fortement contre la centralisation qui se pratique sous ce rapport.

S'il n'en coûte pas d'avantage pour faire exécuter les travaux à Saint-Jean

qu'à Ottawa, il n'y a eu aucune raison pour ce déplacement. Quant à la réduction des dépenses sur l'Intercolonial, l'honorable ministre des travaux publics ne m'a pas bien compris. Le rapport du ministre des chemins de fer montre que l'économie réalisée sur les traitements de tous ces employés n'est pas de \$250,000, mais, au contraire, de moins de \$26,000. Comme je l'ai déjà fait remarquer, même si l'on fait cette épargne, par le renvoi de certains fonctionnaires et la diminution dans le traitement des autres, ce n'est pas après tout, une affaire aussi grande qu'elle le paraissait d'abord, parce que les sommes que paye maintenant le département des chemins de fer devraient s'ajouter aux montants payés aux fonctionnaires qui sont employés ici. Une partie de leurs services est requise pour les travaux de l'embranchement de Pembina ; j'ai, du reste, prouvé, il y a quelques soirs que le ministre des chemins de fer a fait erreur dans les états qu'il nous a donnés au sujet de l'économie faite sur le salaire des ouvriers.

L'item est adopté.

19 Dépenses casuelles des départements.....\$137,750 00

M. RICHARD J. CARTWRIGHT : L'honorable ministre de finances sait-il quelle sera cette dépense pour la présente année, et a-t-il l'intention de demander des octrois supplémentaires ?

M. SAMUEL L. TILLEY : Je crois que le tableau estimatif supplémentaire ne contiendra qu'un item de \$500 pour le bureau de l'auditeur, et rien de plus. Je crois que ce vote couvrira toutes les dépenses casuelles pour 1879-80.

L'item est adopté.

20 Bureau de la papeterie, pour papeterie..... \$5,000 00

21 Pour faire face au montant qui pourrait être requis pour des nominations nouvelles, par suite de l'augmentation du personnel, ou d'autres changements..... \$5,000 00

XXVIII.—PERCEPTION DES REVENUS. DOUANES.

Traitements et dépenses casuelles aux différents ports.

186 Dans la province d'Ontario....	\$219,735 00
“ de Québec ...	193,890 00
“ du N.-Bruns.	92,005 00
“ de la N.-Ecos.	107,405 00
“ du Manitoba..	13,000 00

“ des territoires du N.-Ouest	\$ 4,000 00
“ de la Colombie britannique.	23,600 00
“ de l'Île du P.-Edouard....	22,930 00
Traitements et frais de voyage des inspecteurs des ports et frais de voyage d'autres officiers d'inspection.....	18,000 00
Dépenses casuelles du bureau central, comprenant l'impression, la papeterie, les annonces, les dépêches télégraphiques, etc., par les différents ports d'entrée...	15,000 00
Pour faire face aux dépenses probables en rapport avec la commission des experts et le service extérieur des agents de police secrète....	15,000 00

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT demande des explications au sujet de l'augmentation de \$5,000 pour le service de la police secrète.

M. BOWELL : Ce service a coûté plus cher qu'on ne l'avait jugé lorsque les \$10,000 ont été demandées.

En présence des cas nombreux de contrebande que l'on m'a rapportés de différents points du pays et de la frontière, j'ai cru qu'il était nécessaire de nommer un agent additionnel pour surveiller la perception du revenu et empêcher la contrebande, s'il est possible.

Je suis fortement convaincu que la tendance à faire la contrebande a été réveillée par les déclarations de la presse de l'opposition laissant entendre que cette contrebande serait facile et profitable sous le présent tarif qui élève les impôts. Les saisies opérées et les économies pratiquées par la police secrète, jointes au fait que les importateurs seront forcés de payer les impôts suivant la loi, et sur la valeur actuelle des marchandises achetées dans les différents pays de production, grâce à la surveillance active des envois, qui augmentera encore les recettes, suffiront, j'en suis persuadé, pour produire le double de la somme affectée aux traitements des nouveaux officiers.

M. ANGLIN : On peut toucher du doigt la dépense, mais l'économie réalisée est d'une nature assez peu tangible.

M. BOWELL : Je ne crois pas qu'il serait convenable de ma part de mettre devant la Chambre les lettres d'envoi des différents importateurs, mais si l'honorable député de Gloucester veut bien se

donner la peine de venir au bureau de l'évaluation, je lui montrerai des lettres d'envoi qui établiront la vérité de mon assertion ; cet examen, naturellement, serait confidentiel.

Il verra les sommes considérables qui entrent dans la caisse publique, grâce à la surveillance scrupuleuse exercée sur cette branche du service.

Dans les cas où les lettres d'envoi ou factures étaient au-dessous des prix du pays de provenance, elles ont été élevées suivant les dispositions rigoureuses de la loi.

Je sais que ce genre d'administration n'est pas populaire auprès des importateurs, mais il faut que l'intérêt public soit sauvegardé. Sous certains rapports, l'ancienne loi était encore plus sévère que la loi actuelle.

La valeur sur laquelle le droit est perçu est fixée au temps où les marchandises ont exportées et basée sur les prix courants de cette époque.

M. DESJARDINS : Au port de Montréal, je remarque que les traitements réguliers, en 1879-80, étaient de \$78,000 et les salaires pour services spéciaux, de \$17,000, tandis que, pour cette année, les traitements sont de \$69,000, et le service spécial, de \$25,000. Cette augmentation dans le service spécial provient-elle d'une diminution dans le service permanent ?

M. BOWELL : La diminution dans les traitements au port de Montréal, vient de ce que plusieurs employés sont morts l'année dernière et n'ont pas été remplacés. Quelques-uns des plus anciens ont été mis à la retraite, et d'autres qui faisaient partie du service extérieur ont été portés sur la dépense des ports où ils sont employés.

Mais aucun officier n'a été porté sur la liste permanente, au port de Montréal, depuis que j'ai l'honneur d'être à la tête de ce département. Dans l'un des départements de l'évaluateur, il est devenu nécessaire de nommer un assistant, M. Lamarche, et c'est la seule addition faite au personnel depuis mon entrée en charge. En ne remplissant pas les vacances qui se sont produites par une cause ou pour une autre, nous avons économisé, à ce port seul, environ \$12,250 par année.

Malheureusement, à ce port, le département a un ver rongeur sous la forme d'une maison d'entrepôt qui nous a coûté, cette

année, pour les taxes locales, pas moins de \$3,320 en sus des frais casuels nécessaires du département. Néanmoins, il y a eu, cette année, dans les traitements et les frais généraux d'administration, une économie de \$11,950.

M. JONES : Il me semble que l'autre côté de la Chambre éprouve le besoin de se plaindre dès qu'il apparaît une agmentation dans l'état estimatif, et de se plaindre encore chaque fois qu'il s'y produit une diminution. J'ai fait remarquer, l'autre soir, que dans le département des douanes, on ménage l'œuf pour sacrifier le bœuf.

Je crois qu'il n'est pas sage de diminuer la dépense sur ce chef au moment où nous avons augmenté nos impôts douaniers dans une aussi grande mesure. Il circule des rapports disant que les réglemens de ce ministère sont éludés, qu'on y passe des factures à 30 ou 40 pour cent au-dessous du prix réel de vente aux États-Unis, et cependant, les autorités douanières ne forcent pas ces importateurs à modifier leurs factures.

Nous avons une loi qui augmente les impôts de 25 ou 30 pour cent, et nous n'avons pas une autorité assez forte pour mettre cette loi à effet. Lorsqu'une facture est examinée par les estimateurs, quel que soit le bas prix auquel l'importateur ait estimé ses marchandises, la loi ne permet pas aux autorités, à ce que je crois du moins, de saisir ces marchandises.

Mais, aux États-Unis, où il y a un impôt protecteur beaucoup plus élevé, lorsqu'un marchand a fait une déclaration d'entrée dans laquelle ses marchandises ont été mises au-dessous de la valeur, les officiers de douane ont le droit, quelque temps qui se soit écoulé depuis, d'aller chez lui saisir les marchandises et les livres et le forcer à rembourser la différence. Mais ici, lorsqu'on a surpris quelqu'un faisant une fausse déclaration d'entrée, un ami influent ou un membre du parlement s'en va dire aux autorités : C'est un de mes amis et un honnête homme, je voudrais qu'il eût main-levée de cette saisie ; et la main-levée est accordée. Un autre fait une déclaration d'entrée dans laquelle les effets sont estimés au-dessous de leur valeur et ces effets sont détenus. Il va trouver le chef du département, et que lui dit-on ? Mon ami, vous avez sans doute fait une

légère erreur ; amendez notre inscription, payez les impôts et tout sera dit. Si le département voulait s'affirmer un peu et faire quelques saisies il ne verrait pas tant de contrebande. On devrait nommer, pour certains districts, des estimateurs chargés de veiller à ce que les articles importés soient déclarés à leur véritable valeur.

M. RYAN (Montréal-Centre) : Malgré la réduction qui a été opérée dans le personnel et les traitements au port de Montréal, je ne sache pas que l'efficacité du service ait souffert. L'ouvrage paraît se faire aussi bien par les employés qui sont restés. Je ferai, cependant, remarquer à l'honorable ministre que les estimateurs devraient être mieux retribués. Leur traitement devrait être d'au moins \$2,000, afin qu'ils ne soient pas tentés de fermer les yeux sur des évaluations trop basses.

M. BURPEE (Saint-Jean) : Pour ce qui est du bureau des estimateurs à Ottawa, il est possible qu'il donne les résultats que l'honorable ministre en attend ; je suis néanmoins d'opinion qu'on atteindrait plus sûrement le but en plaçant des estimateurs à quelques-uns des ports les plus considérables, où ils pourront faire un meilleur service qu'ici, au bureau central. Je conçois parfaitement la difficulté que l'honorable ministre éprouve à obtenir la véritable valeur marchande des objets au lieu de provenance. On trouvera toujours des importateurs qui essayeront d'é luder la loi, s'ils le peuvent. D'un autre côté, la grande majorité des marchands sont sincères dans leurs déclarations d'entrée. Je crois qu'il y a, dans le pays autant de marchands honnêtes qu'il y a d'honnêtes manufacturiers. Un grand nombre d'entre eux ont été soumis à de fortes épreuves par suite de l'interprétation de la loi. D'après mon interprétation il me semble qu'on doit faire une juste évaluation basée sur le prix marchand du pays où les marchandises sont achetées, et je prétends que la loi n'a jamais eu en vue de faire payer l'impôt sur une hausse qui peut s'être produite dans le prix des marchandises importées entre l'époque de l'expédition et celle de l'arrivée au Canada.

Si, cependant on veut s'en tenir à cette règle, il faut l'appliquer dans les deux sens, et lorsqu'il se produit une baisse

dans le prix de l'importation, l'impôt devrait être basé sur le prix réduit.

Je désire maintenant dire quelques mots des malversations qui ont été faites à la douane de Toronto et au sujet desquelles il a déjà été demandé des documents, etc.

L'honorable ministre des douanes a dit à cette époque, que ces malversations existaient en 1875, que l'inspecteur Kavanagh avait fait à ce sujet un rapport dont il n'avait pas été tenu compte. Ceci, néanmoins, n'est pas tout à fait exact. Le rapport de l'inspecteur ne constatait que des irrégularités.

Les rapports qui ont été soumis à la Chambre ne disent pas qu'il y avait malversation en 1875, et il n'y a aucune accusation de cette nature portée par l'inspecteur soit contre le percepteur ou contre le caissier.

L'inspecteur fait rapport qu'il y avait, en 1875, entre les mains du caissier, une somme de \$841 qu'il disait garder pour payer les remises, etc., et de la distribution de laquelle il envoyait un état tous les trois mois.

L'inspecteur déclare que ceci est irrégulier, et qu'il devrait être rendu compte de ces argents tous les trois mois. Il dit en outre qu'il a donné instruction de faire les dépôts tous les jours et de balancer les comptes du caissier chaque mois ; il ajoute que M. Douglas a reçu ordre de veiller à ce que ces instructions fussent mises à effet.

A l'enquête du commissaire, en novembre 1879, M. Douglas déclare qu'il ne se souvient pas avoir entendu l'inspecteur Kavanagh donner aucun ordre de ce genre, et qu'il n'a jamais entendu mentionner d'irrégularités dans les comptes du caissier ou dans ceux du percepteur. Les rapports du commissaire, du 14, du 25 et du 27 novembre 1879, n'apportent aucune preuve de ce fait.

Plus tard, le caissier a reconnu et devant le commissaire et devant l'inspecteur Newburn, qu'il manquait de l'argent dans sa caisse, mais on ne peut pas préciser l'époque du déficit.

Il a déclaré au commissaire, suivant le rapport de ce dernier, que le déficit était de \$3,500 ; mais à monsieur Newburn, il a donné une fois le chiffre de \$2,000, une autre fois, celui de \$1,000. Sur ces faits, néanmoins, le percepteur a rendu un

témoignage contradictoire, et il a été impossible de s'assurer de la vérité.

Ils déclarent, cependant, tous deux, que la chose avait été soigneusement cachée à l'inspecteur et au département. L'inspecteur Newburn dit qu'il a visité le port de Toronto en 1879 et qu'il y est resté longtemps.

Pendant toute cette période il ne s'est rien produit de nature à lui donner le plus léger soupçon qu'il y eût alors ou qu'il y eût eu auparavant des déficits ou des irrégularités dans les comptes du caissier ou dans ceux du percepteur.

Le premier indice que j'ai eu, c'est en novembre 1878, lorsque, pour la première fois, le livre du caissier s'est clos à deux heures et demie, puis à deux heures, et ainsi de suite jusqu'à ce qu'on en fût arrivé à le clore à midi, tandis que le bureau se fermait à quatre heures. Le fait de clore ce livre de si bonne heure dans la journée permettait de se servir des fonds après cette heure pendant le reste du jour.

L'inspecteur Newburn dit également dans son rapport que la plus grande partie de ses malversations s'est pratiquée entre le mois de décembre 1878 et le mois d'avril 1879. Il dit aussi que le percepteur Smith lui a déclaré que lui (le percepteur) et McClose avaient eu un différend vers novembre 1878. C'est alors que les fonds ont été soustraits au contrôle de M. McClose, et qu'ont commencé les emprunts, plus considérables aux dépens des impôts, etc.

Ces rapports établissent que le ci-devant gouvernement n'a eu connaissance que de l'existence d'une irrégularité pour laquelle je n'aurais pas pris sur moi de démettre un employé ; avant de le démettre, il m'aurait fallu être certain qu'il s'était approprié de l'argent.

M. BOWELL: Je crois que l'honorable monsieur a été un peu plus loin qu'il n'en avait l'intention dans ce qu'il a dit au sujet de cette malversation. Ce que j'ai fait remarquer, c'est que si les irrégularités, et non la malversation, sur lesquelles l'inspecteur Kavanagh a appelé l'attention du département en 1875 avaient été réprimées alors, la malversation dont il est question n'aurait pas eu lieu. Pour ce qui est du système de prélever des impôts sur des marchandises dont la valeur a subi une hausse postérieurement

à leur inscription d'entrée, l'honorable monsieur fait erreur.

Il est de règle que lorsque les effets ont augmenté de valeur entre l'époque de l'achat et celle de l'importation de Liverpool ou d'un autre marché étranger, l'impôt doit être prélevé, aux termes de la loi, sur cette plus-value, mais non pas comme l'a dit l'honorable monsieur, sur l'augmentation de prix survenue après l'expédition des effets ; cela se pratiquait sous l'ancienne loi, mais pour éviter les difficultés sur ce point, mon honorable ami le ministre des finances a fait amender l'acte en révoquant cette clause et en en insérant une autre aux termes de laquelle il serait impossible, sans violer ouvertement la loi, de faire payer un impôt additionnel sur la valeur des marchandises postérieurement à leur exportation. On fait constamment des estimations au-dessous de la valeur ; cette valeur pour les fins de l'impôt est le véritable prix marchand à l'époque de l'exportation. Je ne veux pas dire que les marchands soient malhonnêtes ou que les estimations au-dessous de la valeur soient faites dans le but de frauder les droits.

Un de nos marchands se rend aux Etats-Unis, et le vendeur de ce pays, pour conserver le marché du Canada, vend à un prix moins élevé qu'il ne le fait pour ses propres compatriotes ; et lorsque le marchand canadien présente ici ses factures, elles se trouvent au-dessous du véritable prix du marché où l'achat a été fait, et du prix courant à l'époque de l'exportation au Canada. Il est alors du devoir de l'estimateur de voir à ce que les factures soient haussées jusqu'au prix courant auquel l'exportateur vend à ses chalands dans son propre pays. Telle est la loi.

M. BURPEE : Toutes les marchandises ne sont pas importées de cette manière.

M. BOWELL : Je parle spécialement de ces factures. Lorsque les marchands de quincaillerie sont venus en députation auprès de moi, je leur ai exposé la loi. Ils n'y ont trouvé rien à reprendre ; seulement, il leur semblait injuste qu'on élevât de cette manière les taux de leurs factures, tandis que, dans le cas d'une baisse, on ne peut pas faire de déduction.

M. ANGLIN : Ecoutez, écoutez !

M. BOWELL : L'honorable député de Gloucester (monsieur Anglin) donne

des marques d'approbation ; il est évident qu'il ne connaît pas la loi. Il est injuste, suivant lui, que la loi n'opère pas des deux manières. Or, il semble étrange que, pendant trois ans, on ait laissé dans la loi une clause décrétant que, dans aucun cas, une facture ne devra être réduite pour les fins de l'impôt. Cette clause subsistant, comment l'honorable ministre des douanes ou l'estimateur peuvent-ils, même sachant que les prix ont baissé, faire une réduction pour ce motif. Si la loi est injuste, elle aurait dû être révoquée ; mais comme c'est le ci-devant ministre des douanes qui a lui-même fait adopter cette loi, il n'y a vu rien de mal jusqu'au jour où il a passé dans l'opposition.

M. BURPEE : Je suis en état d'expliquer ce fait.

M. BOWELL : Il n'est pas un seul percepteur de douanes auquel j'ai signalé cette clause, par correspondance, qui ne l'ait interprétée de la même manière que moi. Notre devoir est de faire exécuter la loi telle qu'elle est.

Pour ce qui est des augmentations de traitements, je crois, avec l'honorable député de Montréal-Centre, qu'il y a des officiers dont le traitement doit être augmenté, à cause des devoirs qu'ils ont à remplir, et j'ai pourvu à ce qu'un certain nombre d'entre eux fussent augmentés. Il y a un employé qui remplit les fonctions de commis et de secrétaire du percepteur et qui fait une correspondance énorme ; j'ai l'intention d'augmenter son traitement, de même que les traitements de certains sous-commissaires priseurs.

M. BURBEE : Je reconnais qu'il serait impossible de faire une déduction sur une facture, dans le cas où les prix seraient tombés ; mais j'ai signalé ce fait par opposition à l'augmentation de l'impôt lorsque les prix de la facture ont subi une hausse.

Le prix coté lors de l'exportation doit être la base de l'évaluation lors de l'entrée en douane, et si ce prix monte entre l'époque de l'expédition et celle de l'arrivée en ce pays, la facture ne devrait pas être augmentée.

M. BOWELL : Cela n'a jamais eu lieu ; et si, toutefois, la chose s'est faite, le département n'en a rien su, bien que ce soit là la lettre de la loi passée par l'honorable monsieur lui-même lorsqu'il était ministre des douanes.

M. BURPEE : La clause qui a trait à l'importation des marchandises est la trente-deuxième de l'acte des douanes. Elle s'applique à l'inscription d'entrée. La valeur est déterminée par le prix du marché.

M. BOWELL : Mais la 133e clause fixe la date à laquelle ce prix du marché doit être invoqué.

En réponse à M. GILLMOR,

M. BOWELL : West-Isles était antérieurement un port d'entrée ; le chiffre des impôts perçus et la besogne ayant diminué, ce port a été fait une annexe de Saint-André, et le traitement de son percepteur a été réduit ; en sorte que, malgré l'augmentation de \$200 sur la feuille de paye de Saint-André, le département a réellement fait une économie de \$400 par l'abolition du port de West-Isles.

M. BROOKS : En parcourant l'état détaillé du port de Sherbrooke, j'y constate une augmentation de \$1,400. Je désirerais savoir si on a nommé de nouveaux employés ou si l'on a augmenté les traitements.

M. BOWELL : Ni l'un ni l'autre ; afin d'ôter du port de Montréal un certain officier, mes honorables amis de la gauche ont envoyé à Richmond monsieur Barry à titre d'agent général de police secrète.

Le fait de sa présence à cet endroit a engagé le gouvernement à faire de Richmond une annexe de Sherbrooke, monsieur Barry conservant son traitement primitif.

Or, ce fait de donner une annexe au port de Sherbrooke, augmente en apparence les dépenses de ce port, tandis que, en réalité, il ne s'agit que du transfert d'un employé qui était à Montréal depuis trente-cinq ou quarante ans, et qui, à cause de son efficacité, a été envoyé à Richmond où on l'a fait sous-percepteur.

M. BROOKS : Alors, Sherbrooke a été sacrifié à l'avantage de Montréal. Il semble anormal que le traitement d'un semblable officier soit égal aux traitements réunis du percepteur et de son assistant à Sherbrooke.

Sherbrooke est le quatrième port en importance dans la province de Québec, et ses dépenses sont moindres en proportion des recettes, que celles de tout autre port de cette province, à l'exception de deux, puisqu'elles ne sont que de 8 pour

M. BURPEE.

cent sur la recette. Je n'ai rien à dire contre la nomination de cet officier à Richmond ; je ne me plains pas, non plus, de ce qu'on a fait de ce port une annexe de Sherbrooke ; mais M. Barry reçoit \$100 près, autant que le percepteur de Sherbrooke et son assistant qui sont deux fonctionnaires actifs et compétents.

Ils ont rempli leur devoir à la satisfaction du public et du département, et je suggérerais à l'honorable ministre de voir, lorsqu'il croira la chose possible, à augmenter graduellement leurs traitements.

M. SPROULE : Je suis heureux que l'honorable ministre des douanes sente la nécessité d'empêcher que les marchandises ne soient admises à un prix qui est au-dessous de leur valeur. Les commissaires des Etats-Unis qui parcourent le pays ont généralement l'habitude d'offrir des effets aux marchands et de s'entendre pour leur expédier deux factures.

J'ai appris qu'on a fait souvent des offres semblables, et je crois que pour mettre fin à cette pratique il serait nécessaire d'avoir un plus grand nombre d'estimateurs ; ce serait dans l'intérêt du pays. Cette pratique n'est pas tant à l'avantage de l'importateur qu'à celui du vendeur étranger, lorsqu'il peut y réussir en faisant deux factures dont l'une est expédiée par la poste, et l'autre, la plus basse, avec les marchandises.

Grâce à une petite méthode spéciale de comptabilité on peut faire en sorte qu'il soit impossible de découvrir la fraude. Avec plus d'attention et un plus grand nombre d'estimateurs on sauvegarderait les intérêts du pays.

M. BROOKS : Je remarque, M. l'Orateur, dans la liste annexée à l'état estimatif, que les dépenses du port de Sherbrooke ont été augmentées de \$1,400. Je désirerais savoir de l'honorable ministre des douanes, pour quel objet cette somme est requise ; y a-t-il eu de nouveaux employés de nommés ou bien les traitements des employés actuel du port ont-ils été élevés ?

M. BOWELL : Ni l'un ni l'autre. Comme je l'ai déjà dit, cette augmentation résulte de l'établissement d'un port annexe à Richmond, et du paiement du traitement de M. Barry qui a été envoyé de Montréal à cet endroit par le ci-devant gouvernement et dont les appointements ont été fixés à \$1,400.

M. ANGLIN : Cette histoire des fraudes pratiquées aux dépens du revenu, date de loin ; et malgré l'existence du bureau d'experts et tous les frais additionnels, ils n'est pas du tout prouvé qu'aujourd'hui on réussisse mieux qu'autrefois à reprimer ces actes frauduleux. Sous les administrations précédentes, on prenait toutes les précautions possibles, à chaque port pour empêcher ces infractions à la loi ; sous l'administration de mon honorable ami de Lambton, on avait soin de s'assurer du prix marchand des articles au sujet desquels de fausses inscriptions d'entrée pouvaient être faites, et ceux qui péchaient dans ce sens étaient forcés de rectifier leurs inscriptions.

Nous avons établi à grands frais cette commission d'expertise, et, même chez les marchands les plus probes et les plus honorables, ses décisions ont provoqué un mécontentement.

Personne ne peut raisonnablement s'opposer à ce que l'honorable ministre s'amuse à faire une plaisanterie ; la chose ne lui arrive pas souvent, et bien que celle-ci ne soit pas du neuf, on peut la lui passer sans murmurer.

Mais tout le pays doit comprendre que lorsque les impôts sont haussés, l'œuvre du contrebandier et de la distillation illicite reçoit un nouvel essor.

M. BOWELL : De quelle manière la distillation illicite est-elle encouragée ?

M. ANGLIN : Par la hausse des impôts sur les liqueurs. Il faut aujourd'hui un pouvoir plus étendu pour entraver ces fraudes qu'il le fallait il y a quelques années.

L'honorable monsieur semble croire que la contrebande a été ou bien supprimée, ou bien virtuellement réprimée par l'augmentation de la police secrète, mais l'impression générale est qu'il se pratique de la contrebande sur une grande échelle, tout le long de la frontière.

Pour ce qui concerne le port de Montréal, il y a un grand nombre d'années qu'on parle beaucoup de la forte dépense qui s'y fait. Le ci-devant ministre des douanes a été l'objet de violentes attaques lorsqu'il a apporté quelques modifications aux réglemens de ce port, parce que ces modifications paraissaient augmenter les frais de perception des impôts. Je ne vois pas qu'il y ait eu amélioration sous le régime actuel. Mais en tenant compte de tous les circonstances, que nous répartissions la dépense de la manière

que nous voudrions, nous constatons que cette dépense, pour la présente année est plus considérable que l'année dernière, même en en retranchant les sommes payées sous forme de pensions de retraite.

M. BOWELL : L'honorable monsieur s'est servi d'une expression que je ne veux pas laisser arriver jusqu'au peuple de ce pays sans la repousser. Il a dit que les décisions des estimateurs ont été "arbitraires."

M. ANGLIN : J'ai dit qu'elles ont été considérées comme telles par les importateurs.

M. BOWELL : L'honorable monsieur a répété cette assertion et l'a fait dans des termes de nature à laisser la Chambre sous l'impression que les estimateurs ont agi arbitrairement, et sur des données insuffisantes. Je puis lui déclarer que quelle que soit l'impression du pays à ce sujet, le fait n'existe pas.

On n'a aucunement inquiété les importateurs, excepté dans les cas où il y avait la meilleure preuve possible que les marchandises étaient marquées à des prix plus bas que ceux auxquels elles avaient été achetées, ou bien à des prix au-dessous de la valeur marchande du pays de provenance. Si l'honorable monsieur est possédé du désir d'aider à l'administration convenable des lois de douane, je crois qu'il devrait plutôt justifier la conduite des estimateurs, lorsque, dans l'accomplissement consciencieux de leurs devoirs, ils s'efforcent d'établir l'uniformité dans le taux des impôts sur les différents points du pays. L'honorable monsieur dit que si l'on examinait le sujet avec soin, on verrait que le crédit de cette année est aussi considérable que celui de l'année dernière. Si, néanmoins, il veut bien s'enquérir, il se convaincra que le chiffre de l'estimation n'est pas aussi forte que celui de l'an dernier. La difficulté que j'ai éprouvée provient de ce que nos ports étaient encombrés d'employés. Il y en avait plus qu'il n'en fallait, et invariablement, lorsqu'une vacance s'est produite, j'ai promu l'employé inférieur, lorsqu'il était compétent, en lui donnant une légère augmentation, ce qui économisait le reste du traitement.

M. ANGLIN : L'honorable monsieur a mal interprété mes paroles ; ce que j'ai dit, c'est que des importateurs se sont plaints des décisions des estimateurs.

Pour ce qui est du port de Montréal, je n'ai pas nié qu'il n'y ait eu une réduction dans le chiffre des traitements. J'ai dit, au contraire qu'il y a eu une grande réduction, et j'ai rappelé la manière dont l'honorable membre en a rendu compte. Ce que j'ai dit, c'est que, à prendre les chiffres tels qu'ils sont, la somme qui doit se dépenser dans ce port pour l'année prochaine est aussi considérable que celle qui a été demandée l'année dernière ; il y a même, je crois, quelques piastres en plus. L'estimation du crédit pour le port de Saint-Jean indique une augmentation de \$600 piastres, tandis qu'il est de fait que ce port est, de tous les ports du Canada, celui où les recettes sont tombées davantage. Il ne peut donc y avoir eu aucune raison d'augmenter le coût du personnel.

M. SMITH (Selkirk) : Quelles mesures ont été prises pour empêcher la contrebande et pour percevoir les impôts dans le Nord-Ouest ?

M. BOWELL : Il n'a été fait aucun changement au sujet de la perception des impôts dans le Nord-Ouest.

M. SMITH : Sur quels points de la frontière cette perception se fait-elle ?

M. BOWELL : Elle se fait aux endroits où la police à cheval se trouve cantonnée, et s'il est nécessaire que les officiers aillent à un port de frontière pour affaires en rapport avec les douanes, ils s'y transportent.

M. SMITH : Alors la perception continuera de se faire par les officiers de la police à cheval ?

M. BOWELL : Oui.

M. SMITH : J'avais compris que le système devait être modifié et que les impôts devaient être perçus sous la surveillance du ministre des douanes.

L'item est adopté.

XXIX. PERCEPTION DU REVENU.—ACCISE.

187 Traitements des officiers et inspecteurs d'accise.....	\$180,000
Pour subvenir aux frais d'amélioration de la classification, sujet au résultat de l'examen d'accise	6,000
Frais de voyage, loyer, combustible, papeterie, etc.....	40,000
Pour payer aux percepteurs de douane leur allocation sur les impôts perçus par eux.....	2,000
Service préventif.....	6,500
Pour rembourser — Wilson, officier d'accise, de certains déboursés et dépenses encourus en protégeant le revenu, et en se	

M. ANGLIN.

défendant dans certaines poursuites intentées contre lui par suite de ce fait..... \$750

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Voici encore un exemple qui justifie assez pleinement les crédits demandés par la ci-devant administration. Nous voyons que le ministre actuel demande \$13,510 de plus qu'en 1880.

Dans le cas des douanes, je comprends qu'on puisse avoir besoin d'une somme plus élevée, et je suis sous l'impression que la chose arrivera ainsi ; je n'étais donc pas prêt à m'opposer à la demande de quelques milliers de piastres en plus. Mais j'ai peine à croire que la même règle puisse s'appliquer dans le cas du revenu de l'intérieur.

Ici l'augmentation est bien plus forte que sur le chapitre des douanes ; elle est de 16 ou 17 pour cent plus élevée que le crédit antérieur.

Le ministre actuel avait l'habitude de nous reprocher le petit montant que nous dépensions.

En 1877, la dépense totale, sous ce chef, n'était que de \$211,000 ; en 1878, de \$215,000, et, en 1879, de \$211,000. Entre le chiffre de \$211,000 et celui de \$235,000 qu'on demande aujourd'hui, il y a une différence de près de \$24,000, qui constitue une très forte augmentation. Je ne puis pas voir la raison qu'il y a d'augmenter de près de 12 pour cent la dépense totale sur ce chef.

M. BABY : L'augmentation n'est que de \$12,000.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Je parle de la dépense actuelle d'après les derniers comptes publics qui nous sont soumis.

L'honorable monsieur a-t-il trouvé que la distillation illicite a augmenté au point d'exiger cette dépense, ou bien, a-t-il d'autres causes ?

Le revenu ne s'est pas accru d'une manière appréciable.

M. BABY : Le nombre des distilleries et des drècheries a considérablement augmenté, bien qu'il n'en provienne aucun revenu ; et il y a une augmentation dans chaque branche du service. Il y a dix distilleries et surveillance.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Il y en avait autrefois tout autant.

M. BABY : Depuis un certain nombre d'années, jusqu'à dernièrement, ce nombre avait diminué considérablement.

En 1878, il n'y avait que quatre distilleries.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Il y en avait plus en 1876, et le chiffre de la dépense n'en était pas plus grand.

M. BABY : Dans toutes les branches la besogne a augmenté ; il faut maintenant des officiers d'accise, pour protéger le revenu, dans des endroits où il n'y en avait pas auparavant.

L'item est adopté.

XXX. PERCEPTION DES REVENUS—MESURAGE ET CLASSEMENT DU BOIS DE SERVICE.

188 Bureau de Québec	\$ 62,100
Bureau de Montréal.....	4,600
Bureau de Sorel.....	200

XXXI. PERCEPTION DES REVENUS—POIDS ET MESURES ET GAZ.

189 Traitements des inspecteurs et sous-inspecteurs des poids et mesures	\$40,800
--	----------

M. CASEY : Je désire appeler l'attention du gouvernement sur la pétition que j'ai présentée à la Chambre hier, signée par les ci-devant sous-inspecteurs des poids et mesures, et réclamant une indemnité au lieu de leur fonds de retraite. Je voudrais savoir ce qu'on se propose de faire à ce sujet.

M. BABY : L'état estimatif supplémentaire pourvoiera au cas de ceux d'entre ces sous-inspecteurs qui ont rempli fidèlement leur devoirs.

L'item est adopté.

190 Traitements des inspecteurs de gaz.....	\$ 8,000
191 Loyer, combustible, dépenses de voyage, port de lettre, papeterie, etc.....	23,500

XXXII. PERCEPTION DES REVENUS—INSPECTION DES ARTICLES PRINCIPAUX DU COMMERCE.

192 Pour l'achat et la distribution d'étalons de fleur, etc., et autres dépenses aux termes de l'acte..	\$3,000
---	---------

XXXIII. PERCEPTION DES REVENUS—ALTRÉRATION DES VIVRES.

193 Pour faire face aux dépenses aux termes de l'acte.....	\$10,000
--	----------

XXXIV. PERCEPTION DES REVENUS—PETITS REVENUS.

194 Département du revenu de l'intérieur	\$8,070
Département de l'intérieur	2,000

XXXVII. PERCEPTION DES REVENUS—POSTES.

205 Pour Ontario.....	\$842,000
Québec	486,500
le Nouveau-Brunswick.....	168,500
la Nouvelle-Ecosse.....	196,000
l'île du Prince-Edouard....	49,000
la Colombie britannique..	64,000
le territoire du Nord-Ouest.	22,000
Manitoba	24,000

XXXVIII. TERRES DU CANADA—IMPUTABLE SUR LE CAPITAL.

206 Montant requis pour arpentages..	\$300,000
--------------------------------------	-----------

XXXIX. TERRES DU CANADA.

207 Service extérieur, agence des terres au Manitoba et dans le territoire du Nord-Ouest et agences des bois, neuf bureaux en tout ; leurs traitements, dépenses casuelles et frais d'inspection	\$32,000
Commis surnuméraires au bureau central d'Ottawa, cartes et autres frais d'impression et d'annonce, ainsi qu'autres dépenses de ce genre.....	14,600
208 Service extérieur, Colombie britannique, personnel, dépenses casuelles, inspection, etc.....	10,645

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Cet item à titre de montant imputable sur le capital, est sujet à une grande objection. La somme est très considérable en elle-même, mais, à part cela, je ne crois pas qu'elle doive s'imputer sur le capital. Dans les années passées nous avons constamment porté de forts montants au débit des terres fédérales. On devrait se mettre en garde contre l'habitude d'imputer quoique ce soit sur le capital.

SIR JOHN A. MACDONALD : En premier lieu, ces \$300,000 sont affectées à l'arpentage de sept ou huit millions d'acres de terres que nous avons l'intention de faire arpenter cette année.

Le courant de l'immigration est si considérable que, dans les arpentages de townships et les arpentages de terrains en bloc, nous nous proposons d'adopter un système qui amène la compétition entre les arpenteurs à l'égard des prix.

Nous ne pouvons pas dire exactement quel sera le chiffre des soumissions les plus basses, mais ce sera moins de quatre centins par acre. Quant au fait de l'imputation sur le capital, il est dû uniquement à ce que nous espérons tirer du capital de ces terres, et ces frais doivent, en conséquence, être portés au compte du capital.

M. MACKENZIE : Cela n'est pas juste par rapport aux autres années.

SIR JOHN A. MACDONALD : Il n'est besoin que d'expliquer la chose ; et il est consolant de savoir que, jusqu'hier 7,000 émigrants sont arrivés à Winnipeg. Il y a une grande demande de terres, tant de la part des colons que de la part des acheteurs.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Je ne désire pas prolonger la discussion ; mais jusqu'ici, les sommes reçues pour les terres du Canada ont été portées au crédit du revenu ordinaire. C'est là évidemment le bon système et je ne crois pas qu'il soit juste d'imputer ces arpentages sur le capital.

Ils devraient être portés sur le compte du revenu, de même que les profits. Si ce système se continue, il vous faudra, à l'avenir, dans les comptes publics, inscrire sur l'autre côté du compte.

SIR JOHN A. MACDONALD : Certainement, on peut ouvrir pour cet objet, un compte spécial dans lequel tous les deniers reçus seront crédités, et tous les frais d'arpentages, etc., seront portés au débit.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Sans aller jusqu'à engager mon vote, je puis dire que ce système remédiera dans une grande mesure à l'inconvénient qui résulte de l'imputation sur le capital. Il vaudrait mieux donner à la Chambre une assurance formelle à ce sujet.

SIR JOHN A. MACDONALD : Aux termes des résolutions de la dernière session, il y aurait eu une convention générale entre Sa Majesté et le Canada, et il aurait été nommé des commissaires pour tenir ces terres en fidéicommiss. Comme il n'y a pas de commissaires, le gouvernement doit agir en leur lieu et tenir les comptes qu'ils auraient tenus si on les avait nommés.

M. BUNSTER : J'aimerais à être renseigné au sujet de l'arpentage de la zone de vingt-et-un milles dans l'île de Vancouver. Par un ordre du conseil, il y a une réserve de faite.

M. MACKENZIE : Tout cela est fini.

M. BUNSTER : Cela n'est pas fini, il s'agit de l'île de Vancouver. L'honorable premier ministre y a engagé sa réputation. Il a de grands intérêts dans cette réserve, il est de son devoir et du mien de voir à ce qu'elle soit arpentée et ouverte à la colonisation.

M. MACKENZIE.

Ce retard a été la cause qu'un grand nombre de colons sont partis. Je veux savoir si l'honorable ministre à l'intention d'ouvrir cette réserve à la colonisation.

SIR JOHN A. MACDONALD : En vertu d'une loi, certaines terres ont été réservées sur l'île, et M. Kertch, agissant au nom du gouvernement canadien, tâche de pénétrer le gouvernement de la Colombie britannique de la nécessité de faire immédiatement le choix des terres réservées pour les chemins de fer, aux termes de l'acte d'Union. Des négociations se poursuivent actuellement pour arriver à faire ce choix de suite.

M. MACKENZIE : La loi concernant les terres réservées de l'île a été passée avec la condition que le chemin de fer de Nanaimo et d'Esquimalt serait construit ; cette entreprise étant abandonnée, le gouvernement n'a plus rien à y voir.

SIR JOHN A. MACDONALD : Ces terrains sont réservés par un acte du parlement et ne peuvent être dégagés que par la révocation de l'acte en question. Il y a actuellement une loi de la législature de la Colombie britannique qui réserve ces terrains pour les fins du chemin de fer du Pacifique.

M. MACKENZIE : Non pour le chemin du Pacifique, mais pour celui de Nanaimo et d'Esquimalt.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je puis me tromper.

M. BUNSTER : Suivant les conditions proposées par lord Carnarvon, on devait dépenser £2,000,000 par année sur l'île de Vancouver.

M. MACKENZIE : Non, non.

M. BUNSTER : L'honorable monsieur qui était partie à la transaction, dit que cela n'est pas. Si la session n'était pas aussi avancée, je le convainrais, à l'aide de documents, qu'il est dans l'erreur. L'honorable premier ministre a demandé à la Colombie britannique de réserver vingt milles de terre sur l'île de Vancouver, et cette réserve a été faite, au grand détriment de ceux qui avaient le projet d'y faire des établissements. Il est de mon devoir d'attirer l'attention sur l'injustice qui a été commise envers cette province. L'honorable député de Lambton a actuellement fait transporter sur l'île 500 tonnes de rails, dans l'intention de construire le chemin de fer conformément aux conventions, mais ces rails ont été rempor-

tés. Nous n'avons pas la moindre intention de céder nos droits, et nous comptons que l'honorable premier, en justice pour lui-même et pour le pays, mettra à effet la convention proposée par lord Carnarvon.

SIR JOHN A. MACDONALD: Nous devons tâcher de prendre les meilleures terres que nous pourrions, dans la Colombie britannique.

M. SMITH (Selkirk): Le gouvernement a-t-il l'intention de faire arpenter les terres dans le voisinage d'Edmonton, de St.-Albert, et d'autres postes sur la Saskatchewan ?

SIR JOHN A. MACDONALD: Un parti d'arpenteurs arpente actuellement Edmonton, et un autre parti va être envoyé incessamment pour faire de nouveaux arpentages d'exploration.

En réponse à **M. BUNSTER**,

SIR JOHN A. MACDONALD: Je ne puis pas donner une autre réponse à mon honorable ami, au sujet de notre position vis-à-vis de la Colombie britannique, avant que nous ayons reçu la réponse du gouvernement de cette province.

M. BUNSTER: Cette réponse est importante pour notre population qui verra à ce que que **M. Walkem** fasse son devoir. S'il y manque, nous l'aurons bientôt renversé.

M. SMITH (Selkirk): Y a-t-il eu d'autres licences d'accordées, dans le Nord-Ouest, cette année, pour la coupe du bois, et dans le cas contraire, est-ce l'intention du gouvernement d'en accorder de nouvelles ?

SIR JOHN A. MACDONALD: Oui ; nous espérons pouvoir accorder des licences pour l'exploitation du bois carré. Il y a plusieurs demandes de la part de capitalistes entreprenants qui désirent construire des scieries et des moulins à farine. Ces licences ne seront accordées qu'aux personnes qui justifieront de leur moyens de construire ces moulins et de les exploiter de suite.

Des licences ont été accordées aux termes de l'acte fédéral des licences. Leur durée est de vingt-et-un ans. Les porteurs paient un bon loyer et un droit régalian. Les premières licences ont été octroyées à **M. Macaulay** et à d'autres personnes avant 1873. Quelques-unes ont été octroyées sous notre administration. L'année dernière on les a offertes à la compétition publique, et environ vingt limites ont été

vendues sur lesquelles \$24,000 ont été reçues en a-compte. Ce système sera adopté comme règle générale.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT: A moins que vous n'adoptiez un système uniforme et stable pour tout le monde, vous ouvrirez la porte à l'agiotage, surtout dans un endroit du pays où ces privilèges ont beaucoup plus de valeur que partout ailleurs.

M. BUNSTER: Quelle est l'intention du gouvernement à l'égard des licences pour l'exploitation du bois carré de la Colombie britannique ?

SIR JOHN A. MACDONALD: Jusqu'à ce que nos négociations avec la Colombie britannique soient conclues, il nous sera impossible de déclarer notre politique sur ce sujet. Je m'empresse de donner des renseignements à mon honorable ami (**M. Bunster**), lorsque ces négociations seront terminées. Depuis la formation du cabinet actuel, toutes les licences de vingt-et-un an, pour la coupe du bois, ont été offertes à l'enchère publique. Nous ne donnons les permis ou licences annuelles que d'année en année.

M. SMITH (Selkirk): Le gouvernement a-t-il l'intention d'accorder des licences pour l'exploitation des houillères dans les territoires non arpentés ?

SIR JOHN A. MACDONALD: A l'égard du district houiller de Souris, certaines mesures ont été prises, en vertu de l'acte fédéral pour encourager l'exploration, et certaines personnes avaient déjà fait des explorations et s'étaient choisis des limites. Le gouvernement a mis fin à cela, surtout à Souris, où l'on croit qu'il existe un lit de houille, près de la frontière. On doit faire un examen complet de ce lit de houille et jusqu'à ce qu'on ait pu reconnaître son étendue et sa valeur, il ne sera pas mis en vente. Il serait de mauvaise politique de laisser cette houillère tomber entre les mains de personnes qui pourraient hausser les prix ; en sorte que tout ce district sera fermé à la colonisation jusqu'à ce que l'exploration géologique et minéralogique soit terminée.

M. SMITH (Selkirk): J'espère qu'on fera quelque chose pour le haut de la Saskatchewan, où il y a des houillères de grande valeur.

SIR JOHN A. MACDONALD: Je l'espère.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT: Je serais heureux de savoir si le gouver-

nement a décidé ou non de se réserver un certain droit régalién sur les houillères. Nous n'avons fait aucun effort pour augmenter le revenu à l'aide des grandes mines et des houillères. Ces houillères sont des dépôts exceptionnels et la question mérite qu'on l'étudie. J'aimerais à entendre l'honorable premier exposer ses vues sur le sujet.

SIR JOHN A. MACDONALD : Nous avons, devant l'autre Chambre, un bill destiné à donner plus de pouvoir au gouvernement sur cette matière.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : On pourrait tirer de cette source un revenu très considérable.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je le crois.

L'item est adopté.

Ordonné qu'il soit fait rapport des résolutions.

La Chambre reprend sa séance.

(En Chambre.)

La Chambre s'ajourne
à deux heures moins dix minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jendredi, le 29 avril 1880.

M. l'Orateur prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

Il est reçu un message de Son Excellence le gouverneur-général par l'entremise du gentilhomme huissier de la verge noire :

“ M. L'ORATEUR :

“ Son Excellence le gouverneur-général requiert la présence immédiate de cette Chambre dans la salle du Sénat.”

En conséquence, M. l'Orateur, avec la Chambre, se rend à la salle du Sénat.

(Dans la salle du Sénat.)

Son Excellence le gouverneur-général a bien voulu, au nom de Sa Majesté, prononcer la sanction royale sur les bills suivants :

Acte à l'effet d'amender de nouveau l'acte relatif aux cautionnements des officiers du Canada.

Acte à l'effet de constituer l'association des commis-voyageurs de la Confédération.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT.

Acte à l'effet d'amender l'acte concernant les compagnies à fonds social pour l'exécution de travaux devant faciliter le flottage des bois sur les rivières et cours d'eau.

Acte à l'effet de constituer la compagnie d'imprimerie du *Mail*.

Acte concernant la compagnie du chemin de fer de Jonction du Grand-Occidental à la rive du lac Ontario.

Acte à l'effet d'autoriser la compagnie du chemin de fer Grand-Occidental à établir des fonds de retraite, de prévoyance et d'assurance.

Acte à l'effet de conférer certains pouvoirs à la compagnie française du télégraphe de Paris à New-York.

Acte à l'effet de constituer l'Union Baptiste du Canada.

Acte pourvoyant aux traitements de deux nouveaux juges de la cour suprême de la Colombie britannique.

Acte à l'effet d'amender et redécroter l'acte constituant la Grange fédérale des protecteurs de l'industrie agricole du Canada.

Acte à l'effet d'amender l'acte intitulé : “ Acte constituant la compagnie Anchor d'assurance maritime.”

Acte à l'effet d'amender l'acte trente-six Victoria, chapitre cent-huit, intitulé : “ Acte à l'effet d'accorder des pouvoirs additionnels à la compagnie des steamers de Québec et des ports du Golfe.”

Acte concernant la compagnie du pont de la Grande Ile de Niagara.

Acte à l'effet d'amender de nouveau l'acte y mentionné, constituant la compagnie de garantie du Canada.

Acte à l'effet de constituer la compagnie canadienne de téléphone Bell.

Acte concernant “ Le président, les directeurs et la compagnie de la banque du Nouveau-Brunswick.”

Acte autorisant “ La compagnie d'assurance de Stadacona contre le feu et sur la vie,” à renoncer à sa charte et établir un mode de liquider ses affaires.

Acte à l'effet de constituer la compagnie de navigation de Sainte-Claire au lac Erié.

Acte ratifiant l'achat, par le gouvernement fédéral, d'une partie du Grand-Tronc de chemin de fer, ainsi que la convention conclue avec la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada à ce sujet.

Acte à l'effet de régler définitivement les réclamations à des terres du Manitoba par suite d'occupation, en vertu de l'acte trentetrois Victoria, chapitre trois.

Acte à l'effet d'amender “ l'Acte concernant la compagnie du havre de port Whity.”

Acte à l'effet d'amender l'Acte constituant la compagnie du chemin de fer de Jonction d'Ontario et du Pacifique.

Acte à l'effet d'autoriser la liquidation de la banque Stadacona.

Acte à l'effet de proroger de nouveau pour un certain temps “ l'Acte à l'effet de mieux prévenir les crimes, 1878.”

Acte concernant le pénitencier de Dorchester.

Acte amendant de nouveau les actes y mentionnés concernant la milice et la défense du du Canada.

La sanction royale a été prononcée sur ces bills dans les mots suivants :

“ Au nom de Sa Majesté, Son Excellence le gouverneur-général sanctionne ces bills.”

Il a plu à Son Excellence de se retirer et la Chambre des Communes s'est retirée.

La Chambre étant revenue.

BILLS PRÉSENTÉS.

Les bills suivants sont présentés séparément et subissent leur première lecture :

Bill (No. 118) concernant le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.—(M. McDonald, Pictou.)

Bill (No. 119) concernant l'administration de la justice criminelle dans le territoire en litige entre les gouvernements de la province d'Ontario et de la Confédération du Canada.—(M. McDonald, Pictou.)

Bill (No. 120) à l'effet d'amender la loi concernant la preuve en matière criminelle, pour permettre de recevoir des dépositions et assimiler la preuve dans certains cas.—(M. McDonald, Pictou.)

BILLS RETIRÉS.

RÉSOLU, Qu'attendu qu'il est impossible, à cette période avancée de la session, d'obtenir un quorum du comité spécial permanent des chemins de fer, des canaux et des télégraphes, les bills suivants soient retirés, et les honoraires payés sur ces bills soient remboursés, moins les frais d'impression et de traduction.—(M. Langevin.)

Les bills suivants sont, en conséquence, retirés :

Bill (No. 72) à l'effet d'étendre le caractère et les pouvoirs de la compagnie du cable télégraphique direct des Etats-Unis au Canada.

Bill (No. 76) à l'effet d'enlever tout doute sur le sens véritable de la section 12 de l'acte de la compagnie de chemin de fer du Nord, 1877.

Bill (No. 54) constituant la compagnie canadienne de télégraphe.

BILL CONCERNANT LES DROITS DE DOUANE ET D'ACCISE.

(Sir Samuel L. Tilley.)

DEUXIÈME ET TROISIÈME LECTURES.

Le bill est lu une deuxième fois.

La Chambre se forme en comité général pour examiner le dit bill.

(En comité).

M. BÉCHARD : Le ministre des finances me permettra d'appeler l'attention de la Chambre sur un impôt de douane qui est préjudiciable à certaines personnes. Je veux parler de l'impôt sur les pommes importées.

Il y a, le long de la rivière Richelieu des commerçants de pommes qui avaient l'habitude d'aller dans les Etats de Vermont et de New-York où ils pouvaient acheter les pommes à meilleur marché, et qui les transportaient ensuite, par la voie du Richelieu, dans la province de Québec où ils les vendaient.

Ce commerce était très profitable pour un certain nombre de personnes, et il a été entièrement ruiné par l'impôt de 40 centins par quart.

L'automne dernier, ces commerçants pouvaient acheter leurs pommes à 15 centins le minot, mais l'impôt de 16 centins par minot en élève le coût à 31 centins, c'est-à-dire à un prix plus élevé que celui auquel ils peuvent les vendre, puisqu'il ne peuvent pas obtenir plus de 25 ou 30 centins le minot.

J'ai cru devoir, en conséquence, soumettre la chose à l'honorable ministre des finances.

Si l'honorable monsieur ne croit pas qu'il lui soit possible d'abolir complètement cet impôt, il pourrait peut-être convertir l'impôt spécifique actuel en un impôt *ad valorem*; car, certainement, les pommes ordinaires ne devraient pas être soumises à un droit aussi élevé que les plus belles espèces.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Je crains de ne pouvoir pas me rendre au désir de mon honorable ami. Je crois que, en général, avec une saison assez favorable nous avons une abondance de pommes, à des prix assez bas.

Je me rappelle que lorsque j'ai été dans le comté de Kent, il y a quelques années, j'ai remarqué qu'il y avait dans ce comté et dans toute la péninsule, une abondance de pommes de toute espèce; quelques-unes des meilleures espèces se vendaient \$1.20 le quart livrées à la jonction de Prescott.

Avec l'augmentation des transplantations depuis ce temps je crois que nous pouvons récolter assez de pommes pour notre propre consommation. Je crains donc de ne pouvoir pas me rendre à la demande de mon honorable ami.

M. BECHARD : Il est vrai que les pommes, comme tous les autres produits, étaient à bon marché au Canada l'automne dernier; mais je voulais signaler à l'honorable ministre une branche de commerce qui a été complètement ruinée par le tarif.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Je conçois parfaitement que, dans cette localité en particulier, le tarif ait pu avoir ce résultat.

Ordonné, qu'il soit fait rapport du bill.
La Chambre reprend sa séance.

(En Chambre.)

Il est fait rapport du bill.

Il est proposé :

Que le dit bill soit maintenant lu la troisième fois — (Sir Samuel L. Tilley.)

M. ROSS (Middlesex-Ouest) : Avant que le bill passe à sa troisième lecture, je désirerais faire remarquer une préférence ou plutôt un défaut de préférence qui entrave une branche importante de l'industrie canadienne, je veux parler de l'impôt sur le ciment importé. Avons-nous une production native propre aux fins de la construction. La fabrication de la pierre artificielle constitue une industrie très importante; les ingrédients qui entrent dans cette fabrication sont la pierre commune et le ciment de Portland. La pierre à ciment de Portland est importée d'Angleterre, et ceux qui se livrent à la fabrication de la pierre artificielle sont placés dans une position désavantageuse, par suite du droit élevé qui est imposé sur leur matière brute.

L'impôt est le même sur le ciment de Portland et sur le ciment hydraulique; ces deux articles sont placés sur le même rang. Le ciment hydraulique est produit dans ce pays, et, comme le but du tarif est, ou devrait être de permettre aux fabricants canadiens d'obtenir leur matière brute à aussi bon marché que possible, il me semble qu'il y a une anomalie dans le fait de taxer ces deux articles au même taux. J'attire donc l'attention de l'honorable ministre sur le sujet, afin qu'il puisse saisir l'occasion qui lui est actuellement offerte d'exempter de ce lourd impôt une industrie importante et de nous faciliter ainsi l'acquisition d'un article si nécessaire.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Je craindrais beaucoup que ce ciment, si le parlement l'exemptait de droits, ne pût pas supporter la compétition avec la première qualité que l'on trouve en si grande abondance dans toutes les parties de la Confédération. En supposant même qu'il soit admis en franchise, le ciment est un article coûteux. Je ne crois pas qu'un baril en contienne une verge cube, et il me

semble qu'il serait plus économique d'employer la pierre, même s'il fallait l'apporter d'une grande distance.

La suggestion de mon honorable ami impliquerait naturellement l'exemption du droit à toutes fins quelconques. C'est la première fois qu'on appelle mon attention sur ce sujet, et je regrette infiniment que nous ne puissions pas, pour le moment, en proposer la discussion. J'en prends note, cependant, et j'examinerai la question, bien que, je l'avoue, elle ne s'offre pas à mon esprit sous des couleurs favorables, de prime abord.

M. BLAKE : Mon honorable ami a demandé du pain, et le ministre des finances lui a offert une pierre. A l'égard de sa suggestion, je répondrai à l'honorable monsieur que, pour ce qui est de la pierre à bon marché, il est de fait que la pierre artificielle se fabrique en grandes quantités à certains endroits.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Si c'était du pain que l'honorable monsieur (monsieur Ross) demandait, je crains que ce ne soit un pain qui ne puisse pas le nourrir pendant longtemps. En présence des témoignages recueillis pendant la dernière session, au sujet de la qualité de la pierre dans certaines localités, il me paraît évident qu'il serait extrêmement difficile de soutenir la concurrence avec la pierre qui se trouve dans certaines parties de la province d'Ontario.

M. ROSS : Dans l'ouest d'Ontario, nous n'avons pas de pierre qui puisse servir aux mêmes fins que la pierre artificielle; de fait, nous n'en avons dans aucune partie de la Confédération. La pierre artificielle fabriquée dans la ville que j'habite et dans les autres parties de la province, s'emploie avec presque autant d'avantage que la magnifique pierre de l'Ohio dont on s'est servi pour les ouvrages d'ornementation des édifices du parlement. On s'en sert beaucoup pour les linteaux et pour tout espèce d'ornements. J'espère que, d'ici à l'année prochaine, le gouvernement donnera son attention à ce sujet.

SIR SAMUEL L. TILLEY : J'en ai pris note.

M. MILLS : Dans la partie du pays que j'habite, et, de fait, dans toute la péninsule, nous n'avons pas de pierre de taille. Nous tirions en grandes quantités cette pierre de Cleveland, Ohio, mais le tarif de l'honorable monsieur a arrêté

cette importation, et la pierre artificielle prend la place de la pierre de taille. On l'emploie beaucoup pour les ouvrages d'ornementation dans les édifices d'un ordre élevé, mais les réglemens de l'honorable ministre en interdisent pratiquement l'usage dans les constructions destinées au public ou aux particuliers. Il serait à désirer que la pierre de taille fût exemptée d'impôt ou que l'impôt mis sur le ciment de Portland fût réduit, ou même que les deux changements fussent faits à la fois.

M. ANGLIN : L'honorable ministre apprendra, sans doute avec surprise, que même dans la cité de Saint-Jean, qui a de grandes carrières de pierre de taille à quelques milles de son enceinte, on a employé une grande quantité de cette pierre artificielle, depuis l'incendie. Tous les chambranles des fenêtres et les ouvrages d'ornementation de la nouvelle église méthodiste de la place Queen, sont faits en pierre artificielle fabriquée dans la ville même. Un des avantages qu'offre l'emploi de cette pierre c'est qu'elle est susceptible de recevoir la forme voulue pendant le procédé même de la fabrication ; on épargne ainsi les frais de taille qui augmentent considérablement le coût de la pierre de taille.

M. CURRIER : Le ciment se fabrique dans différents endroits de ce pays et mon honorable ami de Middlesex peut se procurer à Hull du ciment manufacturé dans cette ville et aussi bon que le ciment de Portland. On peut en fabriquer, dans cet endroit, assez pour fournir aux provinces d'Ontario et de Québec. Il est à meilleur marché que le ciment de Portland et lui est égal sous tous les rapports.

Le bill est lu une troisième fois et passé sur division.

BILL A L'EFFET D'AMENDER L'ACTE CONCERNANT LE PORT DE PICTOU.—(BILL No. 106.)

(*M. Pope, Queen, I. P.-E.*)

Le bill est lu une seconde fois, examiné en comité général et rapporté.

Il est proposé :

Que le dit bill soit maintenant lu la troisième fois.—(*M. Pope, Queen, I. P.-E.*)

M. BLAKE : Il me semble que ce bill n'est pas fondé sur un principe acceptable. L'honorable auteur du bill dit que, dans tous les cas, il peut être très

juste que la charge de maître du havre soit à la nomination des commissaires.

Cependant, je suis d'opinion que lorsqu'un maître de havre a été ainsi nommé, il serait mieux de le laisser en fonctions, et de ne pas le démettre de son emploi, au moyen d'une loi, dans le seul but de le faire nommer temporairement par les commissaires.

Je suis sous l'impression que les maîtres de havre ont actuellement une commission du gouvernement durant bon plaisir.

SIR JOHN A. MACDONALD : Sans doute.

M. BLAKE : Je ne m'opposerais pas à une clause décrétant qu'à l'avenir, les commissaires auront le contrôle des nominations de maîtres de havre ; mais ce changement doit s'effectuer au moyen d'une législation.

En principe général, on ne doit pas, au moyen d'une loi, démettre ainsi un fonctionnaire de son emploi. Il faudrait donner aux commissaires, pour l'avenir, le droit de démission, tel que le possède le gouvernement.

M. McDONALD (Pictou) : Je crois que l'honorable député de Durham-Ouest se méprend sur la partie du bill qui, suivant moi, ne décrète pas la démission du maître de havre, mais confère aux commissaires le droit d'en agir avec lui comme ils l'entendent, de le démettre s'ils croient la chose convenable.

M. BLAKE : Quel est alors le but de la clause conditionnelle ?

M. McDONALD (Pictou) : Bien que je doute que cette clause conditionnelle confère le pouvoir que l'honorable monsieur croit y découvrir, je ne m'oppose pas à ce qu'elle soit rayée si on le désire.

Je reconnais avec lui qu'il n'y a pas lieu de décréter la démission d'un fonctionnaire comme celui dont il est question. Le but de la loi projetée est de placer le maître de havre sous le contrôle des commissaires ; c'est là tout.

M. BLAKE : Alors, rayez la clause :

M. McDONALD (Pictou) : J'y consens, pour ma part.

M. ANGLIN : Pictou est-il le seul port où les commissaires aient le droit de nommer leur maître de havre ; avons-nous là une loi exceptionnelle ?

M. McDONALD (Pictou) : Je crois que les mêmes pouvoirs ont été conférés aux commissaires des autres ports. Je ne

sais pas au juste s'ils sont généraux ou non.

M. BLAKE : Je présume que l'objet de ce bill est d'appliquer à Pictou la règle générale. Il ne peut y avoir aucune raison spéciale en vertu de laquelle les commissaires de ce port auraient le droit de nommer leur maître de havre, tandis que les commissaires des autres ports ne posséderaient pas ce droit.

Le bill est examiné de nouveau en comité général, amendé et rapporté.

M. BLAKE : J'espère que le gouvernement tiendra compte de la recommandation de l'honorable député de Gloucester (monsieur Anglin), et appliquera le même principe général à tous les ports. Dans le cas actuel on n'a apporté aucune raison pour motiver une mesure exceptionnelle. Je crois donc que, en principe, il n'y a pas lieu de faire ici une législation spéciale.

M. POPE (Queen, I. P.-E.) : Les commissaires ne nomment pas les maîtres de havre à aucun des ports. Durant la vacance, un bill général sur ce sujet sera mis à l'étude par le gouvernement, dans le but d'appliquer ce système à la nomination de tous les maîtres de havre.

Le bill est lu une troisième fois et passé.

BILL CONCERNANT L'ENLEVEMENT DES OBSTACLES DANS LES EAUX NAVIGABLES.—(BILL No. 107.)

(M. Pope, I. P.-E.)

DEUXIÈME LECTURE.

M. BLAKE : Quelques-unes des dispositions de ce bill paraissent, de prime abord, un peu en dehors de notre juridiction. Elles semblent créer, au sujet d'un tort civil, une responsabilité contre les personnes pour les frais encourus en enlevant des obstacles, ou en recouvrant des dommages, provenant de ce fait, du possesseur d'un immeuble. Il semble assez douteux que nous puissions conférer à la couronne le droit d'enlever ces obstacles et de prélever sur un particulier, par une poursuite civile, les frais de cet enlèvement.

M. LANE : Je voudrais qu'on ajoutât au bill une clause donnant aux municipalités le pouvoir d'enlever des rivières tous les obstacles qui s'y trouvent. Nous avons eu des difficultés sérieuses, dans la partie du pays que j'habite, au sujet de ces obstacles, et l'année dernière, les citoyens de ma ville ont dû obtenir à leurs frais un

décret de la cour de chancellerie, pour pouvoir faire enlever du port une vieille coque de navire, ce qui nous a coûté très cher.

Je propose donc qu'on ajoute la clause suivante :

Et il est de plus décrété que toute municipalité dans ou à travers laquelle passe une rivière navigable où se trouve situé un port, en tout ou en partie aura le droit de notifier par écrit le ou les propriétaires du navire, de l'obstacle ou de l'épave dont il est question, ou de partie d'iceux, gisant ou étant dans les dits port ou rivière, situés dans les limites de la dite municipalité, d'avoir à enlever dans les tel obstacle, du dit port ou de la dite rivière. Et dans le cas où on ne se sera pas conformé au dit avis dans le délai de la dite municipalité aura le droit d'enlever tel obstacle aux frais du ou des propriétaires d'icelui, lesquels frais pourront être recouvrés devant toute cour ayant juridiction compétente."

Je ne crois pas que l'on puisse s'opposer à cette clause. La loi telle qu'elle est n'est pas bien précise, et il faudrait la rendre parfaitement claire. Une clause comme celle que je propose rendrait un grand service.

Il y a, dans nos ports et nos rivières, un grand nombre de vieilles coques qu'on en devrait faire disparaître, dans l'intérêt de la navigation et du commerce.

M. MILLS : Je crois qu'il est possible, à l'aide de ce bill, de causer des torts sérieux. Prenez, par exemple, le cas d'une collision, où c'est le navire de celui qui n'est pas en défaut qui a sombré. Ce dernier serait encore assujéti à de nouveaux frais pour faire enlever son navire du port ou du cours d'eau. Il y a donc un inconvénient sérieux en dehors de la question de juridiction.

Si nous ne trouvons pas le moyen de protéger les personnes non fautives contre des torts de cette nature, il vaut mieux que le bill ne passe pas.

M. POPE (Queen, I. P.-E.) : Je suis d'opinion que les parties concernées dans une collision, devraient avoir à enlever l'épave.

Les gens de la localité ont-ils ce droit ? Quelqu'un doit payer les frais, et pour quoi ne serait-ce pas ceux qui ont des intérêts dans l'objet qui cause l'obstruction ? Il y a plusieurs raisons qui exigent que ce bill passe.

On élude la loi actuelle qui ordonne aux propriétaires d'épaves de faire enlever ces épaves.

Il y a quelques années, un navire chargé de bois ayant fait naufrage à l'île du Prince-Edouard, on vint l'échouer sur une batture où tous les bâtiments arrivant de nuit étaient en danger d'aller frapper. Bien qu'on ait demandé à plusieurs reprises de faire enlever cette épave, et que des soumissions même aient été reçues pour cette objet, l'obstacle est resté là jusqu'à l'année dernière, et son enlèvement a coûté \$900.

Avec une loi comme celle qui est proposée aujourd'hui, la navigation serait devenue libre bien longtemps auparavant.

Dans le cas actuel, les parties responsables du naufrage avaient quitté le pays, lui laissant une obligation de \$900 à acquitter.

Les autorités reçoivent actuellement beaucoup de demandes pour l'enlèvement d'obstacles de ce genre. Si le gouvernement est forcé de les enlever, il devrait être remboursé, et les frais n'en devraient pas retomber sur le public. Dans quelques endroits où le chenal est étroit, il est complètement obstrué par ces épaves.

SIR JOHN A. MACDONALD : Ce bill a pour but d'apporter remède à un mal sérieux.

L'honorable député de Durham-Ouest a soulevé la question de juridiction, qui mérite considération. Cependant, je crois que, avec les pouvoirs qui nous sont conférés concernant la navigation, nous pouvons passer ce bill. Le mal auquel il s'agit de remédier est considérable, et j'espère que la Chambre permettra la seconde lecture du bill.

M. BLAKE : On devrait, sans doute, pourvoir aux cas semblables à celui que l'honorable ministre de la marine a signalé, lorsque, par exemple, un individu, par une négligence coupable échoue son navire sur une batture ou le coule dans un port, et ne le fait pas relever, au risque d'obstruer le chenal. Il est coupable d'un acte volontaire, et la loi devrait pourvoir à lui faire payer des dommages ou les frais de l'enlèvement, en même temps qu'une certaine amende pour punir son délit. Cependant, il y a des cas où cette disposition pourrait être très oppressive, celui, par exemple, qu'a signalé l'honorable député de Bothwell (M. Mills). Lorsqu'un propriétaire a vu son navire coulé par la faute d'un autre et a déjà

souffert ainsi une perte considérable, allez-vous le forcer de payer, en outre, les frais de l'enlèvement de l'épave. Ne voudrait-il pas mieux faire peser la responsabilité sur la personne dont l'acte reprehensible a causé l'obstruction.

M. McDONALD (Pictou) : La difficulté de mettre à effet la recommandation de l'honorable député de Durham-Ouest consiste en ce que ce serait rejeter sur le gouvernement la tâche de décider lequel des deux équipages ou des deux navires est en défaut, question qui est plutôt du ressort d'un tribunal. Je ne crois pas qu'il y ait une grande injustice à rendre le propriétaire du navire qui obstrue la navigation responsable des frais de l'enlèvement de l'obstacle, attendu qu'il peut faire entrer ces frais dans les dommages qu'il réclame de la personne à qui la collision ou la perte est imputable, en faisant la preuve de ces dommages. Lorsqu'il s'agit des intérêts publics, le gouvernement peut difficilement s'arrêter à la perte immédiate que peut encourir un particulier.

M. FLYNN : Je me rappelle le cas d'un navire de vingt ou trente tonneaux, abordé et coulé par un steamer, dans un port de la Nouvelle-Ecosse. Il n'y aurait pas eu moyen de relever ce navire. Dans un cas semblable, le bill serait très oppressif.

M. POPE (Queen, I. P.-E.) : Il n'y aurait pas eu une extrême rigueur dans le cas qui vient d'être mentionné. Si les propriétaires de la goëlette étaient en défaut, ils devaient subir les conséquences de leur acte. Les personnes en défaut sont passibles des dommages et peuvent être forcés de les payer.

M. KILLAM : Quelques-unes des dispositions de ce bill paraissent manquer d'équité et causeraient probablement des torts sérieux aux individus qui n'auraient pas les moyens de payer les frais de l'enlèvement du navire naufragé. Ce bill a été soumis à une époque tellement avancée de la session, que le gouvernement, suivant ce que je crois, ne doit pas avoir l'intention d'en exiger la passation. On devrait nous donner le temps, avant de faire passer une semblable mesure, de consulter nos amis qui sont propriétaires de navires.

Le bill est lu une seconde fois.

BILL A L'EFFET D'ÉTENDRE LES DISPOSITIONS DE L'ACTE CONCERNANT LES IMPÔTS SUR LES BILLETS PROMISSOIRES.

(BILL No. 108.)

(M. Baby.)

DEUXIÈME ET TROISIÈME LECTURES.

La deuxième lecture est appelée sur l'ordre du jour.

M. BLAKE : L'honorable ministre du revenu de l'intérieur a promis de soumettre, au point où nous sommes arrivés, un état indiquant le montant des impôts perçus.

M. THOMPSON (Cariboo) : Je prie l'honorable monsieur de nous dire quelles dispositions il entend établir à l'égard de la Colombie britannique, afin de permettre aux personnes qui demeurent dans l'intérieur, de se procurer facilement les timbres nécessaires. La chambre de commerce de Victoria a passé une résolution démontrant les inconvénients qui résulteraient pour les habitants des districts miniers, si, en adoptant ce bill, on ne leur procurait pas le moyen d'obtenir les timbres requis.

J'appuie en tout point cette résolution, car je sais que dans les districts miniers isolés, surtout pendant l'hiver, il serait à peu près impossible de se procurer des timbres chaque fois qu'on en aurait besoin.

La mémoire de la chambre de commerce dit :

“ L'imposition de droits semblables dans nos camps de mineurs si éloignés les uns des autres, et où la plupart des transactions se font à crédit, fera peser un lourd fardeau sur les commerçants et les mineurs, sans donner au revenu un avantage équivalent. A Cassiar, par exemple, où, de novembre à mai, il n'existe pas de communications avec les autres parties de la province, il sera presque impossible de se conformer à la loi, et en s'y conformant pas, on s'exposerait à une perte sérieuse. A Kootenay où il n'y a de communication par la poste que cinq fois par année, et à Omineca, où il n'y en a pas du tout, il sera matériellement impossible d'observer les exigences de la loi.”

Je désire simplement savoir à qui l'honorable ministre du revenu de l'intérieur veut que nous nous adressions pour obtenir ces timbres. Si nous ne pouvons pas nous les procurer, nous ne devrions pas être passibles des pénalités que la loi impose contre ceux qui ne s'y conforment point.

M. BLAKE.

M. BABY : Le gouvernement donnera à la Colombie britannique les mêmes facilités qu'aux autres provinces. Toute personne offrant des garanties, recevra, sur demande, une licence l'autorisant à vendre des timbres pour billets promissoires. Si l'honorable monsieur désire recommander quelque personne respectable, le gouvernement accordera à cette personne une licence l'autorisant à vendre des timbres.

Quant à la question posée par l'honorable député, s'il veut se donner la peine de consulter la page 210 du rapport du département, il se convaincra que dans l'île du Prince-Edouard, en 1878, le revenu provenant de la vente des timbres sur billets s'est élevé à \$295 et en 1879 à \$1,045. Jusqu'à cette année, aucun revenu provenant de cette source n'a été perçu dans la Colombie britannique. Dans le cours de la présente année il appert, par les livres du département, que jusqu'à cette date il a été perçu \$3 dans cette province.

Le bill est lu la seconde fois, étudié en comité général, rapporté, lu la troisième fois et adopté.

BILLS DU GOUVERNEMENT

SECONDE ET TROISIÈME LECTURES.

Les bills suivants sont lus séparément la seconde fois, examinés en comité général, rapportés, lus la troisième fois, et passés, savoir :

Bill (No. 105) à l'effet de venir en aide aux sociétés permanentes de construction et aux compagnies de prêt, et pour restreindre leur mode d'effectuer des prêts.—(M. McDonald, Pictou.)

Bill (No. 84) à l'effet de modifier l'Acte général d'inspection, 1874, et l'acte qui le modifie. (M. Baby.)

Bill (No. 109) à l'effet d'autoriser le prélèvement d'une nouvelle somme d'argent en vue de permettre aux commissaires du havre de Québec de compléter leur bassin à flot. (Sir Samuel L. Tilley.)

Bill (No. 110) ayant pour objet de permettre aux commissaires du havre de Montréal, de payer une rente viagère à la veuve de feu l'honorable John Young.—(Sir John A. Macdonald.)

Bill (No. 117) tendant à abroger l'acte 42 Vict., chap. 5, à l'effet d'accorder une subvention annuelle pour aider à la construction et à l'entretien de certaine communication télégraphique.—(M. Langevin.)

SECONDES LECTURES.

Les bills suivants sont lus séparément la seconde fois :

Bill (No. 96) à l'effet d'abroger l'acte qui étend à la Colombie britannique l'acte des

terres fédérales, et d'établir d'autres dispositions relativement à certaines terres publiques dans cette province.—(Sir John A. Macdonald.)

Bill (No. 57) à l'effet de refondre et de modifier les actes concernant les territoires du Nord-Ouest.—(Sir John A. Macdonald)

BILL CONCERNANT LA NOMINATION
D'UN AGENT RÉSIDENT POUR
REPRÉSENTER LE CANADA
DANS LE ROYAUME-
UNI.—[BILL No. 88.]

(Sir John A. Macdonald)

SECONDE ET TROISIÈME LECTURES.

L'ordre est lu pour la seconde lecture,

SIR JOHN A. MACDONALD : Le gouvernement a cru dans son opinion, qu'il était nécessaire d'avoir un agent résident, près du siège du gouvernement de Sa Majesté. Le développement rapide du Canada, l'accroissement de sa force et de sa population, ses intérêts nouveaux, ont fait penser qu'une correspondance à travers l'océan, avec le gouvernement de Sa Majesté, entraînerait des résultats peu satisfaisants et qu'il serait préférable d'avoir un ministre résident à Londres.

Nous avons maintenant un agent financier en Angleterre qui a des correspondants sur toute l'étendue du Royaume-Uni ; le gouvernement se propose de charger spécialement de ce service le nouveau commissaire. Sans rien vouloir dire en bien ou en mal de l'agent actuel, ou de ceux qui se sont occupés avant lui de l'émigration d'Angleterre en ce pays, je dois dire que nous sommes arrivés à la conclusion qu'un agent résidant à Londres sans être investi d'une commission, n'est pas en mesure de pouvoir diriger l'attention publique sur une question de cette importance.

On doit comprendre facilement que les affirmations d'un simple agent, possédant une juridiction limitée et simplement locale, étant à peine censé tenir un bureau pour expédier les émigrants et leur fournir les informations nécessaires, se trouve dans une position d'infériorité, lorsqu'il a à lutter contre les efforts énergiques et incessants des différents agents des compagnies de chemin de fer des Etats-Unis, dont une des conditions de prospérité future est de séduire les émigrants d'Europe et principalement ceux des Royaume-Uni, pour les attirer aux Etats-Unis et les détourner du Canada.

On a lieu de croire qu'en nommant un

fonctionnaire auquel on donnerait une position presque diplomatique, autant que peut le permettre la situation de dépendance, dans laquelle nous nous trouvons placés, vis-à-vis de l'empire, ses affirmations, ses actes et son prestige seront généralement acceptés par le public, et il pourrait faire beaucoup pour diriger sur le Canada l'émigration du Royaume-Uni, de l'Europe en général et principalement de l'Allemagne.

Actuellement, l'agent d'émigration locale fixé en Angleterre, ne peut avoir aucune espèce d'influence. Il n'est aucunement accrédité auprès du gouvernement de Sa Majesté, et ne peut avoir aucune espèce d'influence sur le continent ; ses assurances ne peuvent avoir que peu de poids auprès des émigrants du nord de l'Europe. C'est une question de la plus haute importance, surtout maintenant qu'il y a heureusement une forte tendance en Allemagne à émigrer dans l'Amérique Britannique du Nord.

Tout porte à croire qu'un fonctionnaire d'un rang élevé, occupant une position de nature à inspirer la confiance, et auquel le secrétaire des colonies pourrait envoyer les communications émanant des pouvoirs du continent au sujet de l'émigration, serait appelé à rendre les plus grands services au Canada et à aider beaucoup à l'émigration.

Ce n'est là qu'une faible partie des prérogatives qui seront dévolues à notre représentant. Nous avons pensé qu'il était important d'avoir sur les lieux un agent qui, à part de la question d'émigration, s'occuperait des intérêts commerciaux du Canada. On n'ignore pas que, depuis deux ans, la majeure partie des traités qui régissaient le commerce de l'ancien continent ont été abrogés et que toutes les nations de l'Europe se consultent actuellement entre elles pour renouveler les anciens traités et les amender, ou du moins pour établir le commerce du monde, en ce qui concerne l'Europe, sur une nouvelle base.

Jusqu'à présent le Canada, comme les autres colonies de l'empire, n'a pas pour ainsi dire été représenté et il est de la plus haute importance, dans les circonstances actuelles, d'avoir en Europe un agent résident ou un ministre qui, se trouvant sur les lieux, pourra être consulté sur les négociations entre le gouvernement de Sa Majesté et les différentes

puissances européennes, au sujet des questions relatives au commerce. Le gouvernement de Sa Majesté, comme on peut s'en rendre compte par les documents soumis à la Chambre, a consenti à la proposition du Canada. Il est disposé à recevoir le fonctionnaire et à lui donner une position élevée tout en étant compatible avec l'état de subordination qu'occupe le Canada vis-à-vis de l'empire.

Quoiqu'il ne soit pas à propos de mêler les questions personnelles aux principes généraux du bill, je dois dire que, comme on le sait, sir A. T. Galt a été appelé à remplir ce poste. Son succès comme agent des honorables messieurs de la gauche, lois du règlement de la question des pêcheries, lui a donné un prestige qui, j'en ai l'espoir tournera dans l'avenir à l'avantage du Canada.

Il a été employé par exemple sous l'aide du gouvernement de Sa Majesté, avec l'assentiment de cette administration, pour essayer d'engager la France à nouer des relations commerciales avec le Canada ; il a été également employé pour faire ses efforts afin d'intéresser l'Espagne dans le commerce entre le Canada, Cuba, Porto-Rico, et en général avec les possessions espagnoles en Amérique et l'Espagne elle-même.

Je dois dire que lorsque sir A. T. Galt s'est rendu en premier lieu en Espagne, à la demande du gouvernement actuel, ses instructions étaient de faire ses efforts pour établir des relations de commerce avec Cuba et Porto-Rico. Mais à la demande du gouvernement espagnol lui-même, il reçut des instructions plus étendues et put traiter les questions relatives au commerce avec l'Espagne et ses colonies.

En Espagne, comme du reste dans tous les vieux pays, les affaires ne se conduisent qu'avec lenteur, mais la manière dont nous avons été traités, l'accueil fait à la proposition d'augmenter les relations commerciales, principalement entre Cuba, Porto-Rico et le Canada, nous fait espérer que le projet réussira.

En France, nous sommes à la veille de la réduction de droits sur les navires construits en Canada et vendus en France. Comme on ne doit pas l'ignorer, les navires construits en Angleterre peuvent être vendus en France, moyennant le paiement d'un droit fixe de deux francs par tonneau, tandis que les bâtiments cons-

truits au Canada doivent payer quarante francs.

On a représenté fortement au gouvernement cette injustice évidente—si toutefois on peut donner ce nom à un droit protecteur—le tort qu'elle faisait à l'industrie des constructions navales du Canada, et il était presque entendu, je pourrais dire définitivement conclu, que les navires canadiens seraient admis en France, en payant un droit de deux francs, lorsque l'Autriche annonça à toutes les nations avec lesquelles elle se trouvait en relations commerciales que ses traités étaient terminés.

Cela mit fin naturellement aux négociations. Toutefois, il y a lieu de croire que l'Angleterre et la France sont à la veille d'entamer de nouvelles négociations pour étendre leurs relations commerciales. Cela étant, il est de la plus haute importance que le Canada ait un fonctionnaire, comme ce bill y pourvoit, qui se trouve continuellement sur les lieux afin de pouvoir profiter de tous les avantages qui se présenteront, sans être obligé de communiquer avec le Canada. Ce fonctionnaire aura à s'occuper en même temps d'émigration et de diplomatie. Il aura à conduire toutes nos opérations financières à l'étranger, d'après les instructions de l'honorable ministre des finances du Canada.

L'honorable premier ministre pourra entretenir la Chambre sur ce point d'une manière autorisée et je suis certain que ce qu'il dira au sujet de la nécessité de diminuer le coût de nos emprunts, de nous acquitter du paiement de nos obligations, intérêt et principal, à leur échéance, recevra l'approbation de l'ex-ministre des finances.

Il me semble que le crédit du Canada est suffisamment solide pour qu'il soit possible de faire disparaître la nécessité d'avoir à payer de fortes commissions pour négocier nos emprunts et d'en remplir les obligations par l'entremise des banquiers et des capitalistes.

Comme je l'ai dit, les documents soumis à la Chambre établissent que le gouvernement de Sa Majesté a consenti à recevoir du Canada un haut commissaire. Je suis certain que c'est là un grand pas pour affirmer l'importance du Canada comme partie de l'empire britannique.

Quoique la chose n'ait pas un rapport direct au bill, je dirai à la Chambre le chiffre du traitement que nous nous pro-

posons de lui demander de fixer dans les résolutions. Nous lui demanderons de le porter au chiffre de \$10,000 par année; c'est là la somme assignée aux lieutenants-gouverneurs des grandes provinces et il me semble que le ministre en Angleterre ne peut recevoir moins.

L'opinion générale des personnes qui se sont entretenues avec moi sur la question est que la somme est insuffisante pour lui permettre de tenir son rang en Angleterre. Toutefois nous commencerons modestement à affecter ce traitement à cet emploi et il peut se faire que nos successeurs jugent à propos de l'augmenter plus tard.

Je dois le dire en toute sincérité, je suis convaincu qu'il est important, en même temps que sage, que le Canada, comme royaume auxiliaire, si je puis employer cette expression, ait un ministre résident en Angleterre représentant nos aspirations, recevant ses instructions de nous directement et occupant dans le corps diplomatique une position qui n'a été accordée dernièrement à aucune partie de l'empire de Sa Majesté.

Au point de vue de l'économie, la création de ce poste présente des avantages considérables; nous pourrions éviter des fortes dépenses. Il est important que toutes les questions qu'il est désirable de soumettre au gouvernement de Sa Majesté, soient présentées par un homme capable, éclairé et jouissant d'un certain prestige.

Sans doute, il n'est que simple agent du Canada, tous ses actes doivent être faits en cette qualité et dictés autant que possible par le gouverneur-général et son conseil.

SIR RICHARD CARTWRIGHT : L'honorable ministre des finances pourrait-il nous expliquer la nature des attributions relatives aux questions de finance, que l'on veut accorder à ce fonctionnaire.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Les remarques que j'ai à dire se rapporteront exclusivement aux questions financières. Mon honorable prédécesseur doit sans doute se rappeler qu'en 1873, lorsque je quittai l'administration de mon département et que le portefeuille des finances lui fût confié, il voulût bien me demander si je n'avais aucun avis à lui présenter sur l'administration du département.

Je lui dis alors qu'il y avait une question à laquelle j'attachais une importance

plus qu'ordinaire, c'était celle de la négociation de nos emprunts en Angleterre et du paiement des intérêts de notre dette en ce pays; il me semblait que la somme que nous coûtait ce service, à l'époque, en vertu des arrangements, pris par l'ancien gouvernement du Canada, avant l'accomplissement de l'Union, et par les différentes provinces, formant aujourd'hui la Confédération, était excessive et qu'il serait possible de conclure un arrangement plus avantageux en nommant un agent ou quelqu'autre personne à Londres, chargée de s'occuper de nos intérêts.

Lors de la négociation de l'emprunt de 1873, l'on fit des arrangements par lesquels il devait être émis à un demi pour cent au lieu d'un pour cent, somme que l'on payait auparavant. Quand mon successeur a négocié ses emprunts, il a fait un compromis par lequel les emprunts garantis devaient être émis sans frais et ceux non garantis à un pour cent. Je crois qu'il obtint aussi une réduction d'une demi sur le taux pour cent accordé pour le paiement de l'intérêt.

Cet arrangement est demeuré en force jusqu'à ces temps derniers. Les emprunts subséquents, négociés par mon prédécesseur et moi, l'ont été aux mêmes conditions.

Mais, malgré cela, le montant payé par le Canada, depuis 1873, pour la négociation des emprunts et le paiement de l'intérêt, représente une somme considérable.

J'ai entre les mains un état indiquant les sommes allouées aux agents, dans le cours de l'année dernière, pour le paiement des coupons à leur échéance; le montant s'élève à \$45,298.53. En plus de cela \$5,000 environ ont été dépensées pour le rachat des débetures pour le fonds d'amortissement. Dans ces sommes ne se trouve pas comprise la commission payée aux agents pour la négociation des emprunts.

En vertu des arrangements qui président à la négociation des prêts, on paie un pour cent, à part de tous les frais de courtage. Dans le cours de l'an prochain, de juillet 1880 à juillet 1881, il n'est pas probable que nous puissions nous dispenser d'aller négocier un emprunt en Angleterre, la somme consacrée à la construction de notre chemin de fer étant de \$10,000,000 cette année et de \$4,000,000 les années suivantes.

Si nous devons reporter le paiement

de l'intérêt des coupons sur la dette existante, au chiffre qu'elle a atteint aujourd'hui, la commission que nous pourrions économiser serait de \$45,298, sans parler du fonds d'amortissement et des emprunts qui pourraient se contracter à l'avenir. Il est difficile que ces emprunts puissent se négocier sans qu'il y ait à payer quelque commission, malgré la présence de notre agent résident en Angleterre, mais il est probable que nous pourrions économiser au moins un demi pour cent.

Il serait à propos que notre représentant entrât en arrangements, pour la négociation de notre emprunt, soit par l'entremise de nos anciens agents, de la banque d'Angleterre, ou de toute autre personne avec laquelle il croira convenable de s'aboucher.

Je dois dire que pour mon compte je serais heureux que notre représentant s'assurât les services de nos anciens agents pour la négociation de ces emprunts. Ils m'ont rendu les plus grands services, principalement lors de l'émission du dernier emprunt.

Longtemps avant l'Union ils étaient les agents du Canada. Messieurs Baring frères, étaient aussi les agents de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, avant la Confédération, et il n'est que fort naturel que s'ils peuvent s'acquitter d'une mission de ce genre dans des conditions aussi avantageuses que d'autres, le choix se porte sur eux.

Je crois que notre représentant en Angleterre sera en mesure de négocier notre emprunt de \$10,000,000 à \$50,000, meilleur marché. La nomination de ce fonctionnaire entraînera, j'en suis convaincu, une bien faible dépense si l'on compare les frais de son entretien, les dépenses de son bureau, avec les économies qu'il nous fera réaliser, sans parler des services qu'il rendra à notre commerce et des autres considérations exposées par l'honorable chef du gouvernement.

Je pense que mon honorable prédécesseur qui, je le sais, s'est occupé de la question, car j'ai lu de lui des communications qui y étaient relatives, admettra avec nous que le moment est arrivé d'adopter quelque mesure pour réduire les frais entraînés par la transaction de nos affaires en Angleterre.

Je donne ces chiffres la Chambre pour lui démontrer que, le transfert seulement du paiement de l'intérêt sur les coupons

SIR SAMUEL L. TILLEY.

aurait produit, l'an dernier, une économie considérable. Il existe une autre question qui n'est pas sans importance ; je crois, si je ne me trompe, qui c'est en 1885 que le gouvernement aura à racheter pour \$35,000,000 de débetures portant intérêt à 5 pour cent.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Ce paiement est facultatif.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Très bien, mais il faut admettre que quelque soit le parti qui se trouvera au pouvoir à l'époque, il adoptera des mesures pour racheter, soit graduellement, soit en bloc, nos coupons portant intérêt à quatre pour cent, afin de placer sur une base plus avantageuse qu'à présent cette partie de notre dette.

Je pense que, lorsque ce moment sera venu, on pourra s'économiser une somme considérable, en substituant les bons de quatre pour cent à ceux de cinq. On voit donc qu'au point de vue financier seulement, la nomination de ce fonctionnaire sera une source d'avantages considérables. La Chambre considère sans doute que c'est un mouvement dans la bonne voie.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : L'honorable ministre pourrait-il me donner une idée de ce que pourront être les dépenses des bureaux de sir A. T. Galt. Il doit savoir, tout aussi bien que moi, les frais qui peut entraîner l'entretien d'un bureau, dans une des rues de Londres où les grandes maisons de commerce ont leur siège. Je désirerais savoir, d'une façon approximative, à combien s'éleveront les frais.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Il est assez difficile d'établir maintenant à combien pourront se monter les dépenses. Notre but est de réunir ce département à celui de l'émigration. Notre haut commissaire devra avoir également le contrôle du service de l'émigration. Comme l'échéance de l'intérêt sur nos bons tombe principalement en janvier, mai, juillet et novembre, on devra employer aussi au paiement de l'intérêt sur les coupons, les employés du département de l'émigration. Ainsi donc on n'aura pas, dans cette partie du service, à requérir un trop grand nombre d'employés.

Il sera probablement nécessaire d'avoir un comptable de la plus haute capacité, possédant la plus grande expérience dans les questions de finance, pour diriger ce

département. Avec les employés de l'émigration et peut-être deux ou trois autres employés, auxquels on accorderait des appointements modestes, le travail peut se faire. Un comptable habile, connaissant parfaitement tout ce qui se rattache aux coupons pourrait avec l'aide de deux ou trois personnes, s'acquitter de la besogne.

Il peut se faire que le bureau soit transporté dans la rue du Parlement. Afin d'éviter des dépenses, il est à propos que les bureaux de notre représentant et ceux de l'émigration se trouvent dans le même édifice. A part du traitement dont a parlé mon honorable ami, nous aurons à payer quelques dépenses contingentes, qui seront énumérées dans les estimations supplémentaires.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : L'attention publique, je le sais, s'est portée depuis longtemps sur l'énormité des sommes que nous avons été obligés de payer pour courtage et commission, et cela parce que nous avions deux maisons au lieu d'une pour s'occuper de la transaction de nos affaires. C'est là, je le sais, une raison suffisante pour nous engager à prendre entre nos mains la direction de nos affaires et je n'ignore pas que le moment actuel est bien choisi. Nous avons réussi à liquider une dette considérable et je ne doute pas que notre commissaire ne se trouve à même de prolonger le terme de nos emprunts, dans les moments de grande dépression commerciale.

Les rapports que nous avons eus déjà avec les deux grandes maisons auxquelles a été confié le soin de nos affaires, seront de nouveau pour nous de la plus grande utilité, et c'est pour cela que, lorsque j'avais le portefeuille des finances, j'ai différé de conclure cet arrangement, jusqu'au moment où nous aurions réglé la partie de notre dette arrivée à échéance.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Je comprends cela.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Comme nous avons pu arriver à ce résultat, je dois dire qu'au point de vue financier, je ne découvre pas de motifs qui me permettent de m'opposer à l'affaire. Je présume qu'il sera nécessaire de transporter les bureaux ailleurs, ou bien alors d'agrandir l'édifice dans lequel ils sont installés ; j'aimerais donc à savoir la décision que le gouvernement a prise à ce sujet. Comme on ne l'ignore

pas, les loyers et les maisons sont très chers en Angleterre.

SIR JOHN A. MACDONALD : Nous avons lieu de croire que nos bureaux sont mal situés ; la maison qu'ils occupent est neuve et l'on peut s'en défaire sans subir de pertes. Nous ferons tous nos efforts pour les installer près de la rue du Parlement, où se trouvent toutes les autres agences, et aussi près que possible des bureaux publics.

L'honorable monsieur doit savoir que nous aurons à nous guider d'après l'exemple des agences des autres colonies, qui sont groupées ensemble dans un espace restreint. Sir Alexandre Galt est chargé de s'assurer de bureaux aussi convenables et à aussi bon marché que possible mais dont, toutefois, le Canada n'ait pas à rougir.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : L'honorable ministre se propose de s'éloigner beaucoup de l'endroit où était installé M. Jenkins, et lorsqu'il fut remercié ou que, du moins, il donna sa résignation, les bureaux furent transportés dans la rue de la Reine Victoria, mais je suppose que l'intention de l'honorable monsieur est de les avoir à proximité de Downing street.

L'honorable monsieur, ce me semble, ou bien l'honorable premier ministre, a parlé de certains arrangements qu'on pourrait prendre avec la banque d'Angleterre ; je prévois de grands avantages si ce résultat était atteint. Nos valeurs se trouveraient posséder les avantages d'une sorte d'introduction et je crois qu'on ne saurait déployer trop d'efforts pour conclure des arrangements de ce genre avec cette banque.

On doit aussi avoir tous les égards possibles pour les deux grandes maisons qui nous ont servi jusqu'ici d'intermédiaires et qui comme je l'ai déjà dit, peuvent encore nous être utiles. Elles ont une clientèle aussi nombreuse qu'influente qui a l'habitude de faire des placements à l'étranger. Une certaine classe de financiers spéculent principalement sur les valeurs des colonies et je pense qu'en nous tenant bien avec ces maisons, nous pourrions nous assurer une classe nombreuse de preneurs pour nos bons. Je crois aussi que les peines que nous avons prises ces dernières années ne sont pas demeurées sans résultat, car nous avons vu augmenter considérablement le nombre

des personnes plaçant leurs capitaux sur nos valeurs.

M. ANGLIN : La multiplicité des fonctions qu'aura à remplir le haut commissaire est remarquable ; il y a certaines objections générales à la question qui méritent d'être considérées. Il peut se faire que le moment soit arrivé où nous pourrions avec avantage, envoyer en Angleterre un agent financier. Peut-être nous serait-il possible, par ce moyen, d'épargner chaque année des dépenses considérables.

Je pense qu'il est inutile de dire une chose que tout le monde est forcé d'admettre, c'est que si l'on tient à ce que les devoirs de semblable agence soient remplis convenablement et d'une façon satisfaisante, on doit l'établir sur une base qui en assure le bon fonctionnement, en dehors de la surveillance du haut commissaire, et c'est pour cela qu'en considérant l'utilité de sa nomination, nous n'avons pas à considérer les avantages qu'on pourrait retirer d'une charge créée dans le but d'administrer notre dette publique et d'en payer les intérêts.

Nous devons avoir à la tête de cette agence un fonctionnaire parfaitement apte à remplir les devoirs de sa charge et pouvant surveiller et conduire les affaires, comme si nous n'avions pas de haut commissaire.

Le haut commissaire ne sera pas continuellement à Londres. Il pourra être obligé de passer un mois à Paris, un autre à Madrid. Il faut donc de toute nécessité avoir une personne responsable et apte à tenir l'emploi, qui soit indépendant du contrôle du haut commissaire, un homme d'un talent voulu, possédant toutes les qualités de l'emploi.

Nous pourrions établir une agence semblable, et elle rendrait des services lors même que nous n'enverrions pas de haut commissaire à Londres ; et si l'on considère les avantages que nous aurions à en retirer au point de vue financier, il est inutile de prendre en considération en même temps la nomination du commissaire.

L'honorable premier ministre nous a expliqué d'une façon bien superficielle les services que le haut commissaire pourrait rendre à l'émigration. Il doit, nous a-t-on dit, entretenir des communications directes avec le bureau des colonies. Il doit recevoir les communications envoyées au gouvernement de Sa Majesté par les puissances étrangères. Il doit être guidé

et guider les autres par ces communications, mais tout cela est excessivement vague, je n'y découvre pas une raison qui puisse motiver la création de cette charge.

Nous avons déjà un excellent personnel au bureau d'émigration à Londres. Je dois dire à ce sujet, que je n'ai jamais pu comprendre la valeur précise des devoirs remplis ou devant être remplis par ces employés à Londres. C'est peut-être grâce à leurs services que l'émigration se porte sur le Canada, mais je ne possède pas une seule preuve pour m'en convaincre. Les agents qui sont fixés dans les autres parties, s'ils déploient de l'activité et de l'énergie dans l'accomplissement de leurs fonctions, peuvent rendre des services à l'émigration. Je suppose qu'ils adressent leurs rapports au bureau central et de la sorte il peut se faire que ce bureau soit nécessaire et rende des services.

Comment ce département aura-t-il à gagner à la nomination d'un haut commissaire, c'est ce que l'honorable monsieur a négligé de nous expliquer. Il me semble que cette nomination a une importance et une signification bien autres qu'on se l'imagine généralement. Elle constitue un abandon de la ligne de conduite que nous avons suivie jusqu'ici et place le Canada vis-à-vis de la mère-patrie, dans une position entièrement différente de celle qu'il occupait jusqu'ici. Elle me semble être faite dans le but d'inaugurer entre le Canada et l'empire, des relations d'un caractère entièrement différent.

Dans un mémoire soumis à sir Michael Hicks Beach par sir John A. Macdonald et deux de ces collègues, on trouve des déclarations extraordinaires, au sujet des relations qui devront exister à l'avenir entre le Canada et l'empire. Quelques-uns sont d'un caractère véritablement surprenant.

Plus que toute autre colonie, nous pouvons amener la discorde entre l'empire et les Etats-Unis. Nous sommes plus en mesure que ceux qui sont plus éloignés de ce pays d'assurer le maintien des bonnes relations ou de faire surgir des difficultés entre les Etats-Unis et la mère-patrie ; et si une guerre arrive nous serons exposés au feu de la bataille et aurons à supporter les conséquences du conflit entre les deux pays. La question, dans son ensemble, est sans contredit de l'importance la plus considérable.

En adoptant cette nouvelle ligne de conduite, nous marchons sur un terrain délicat. Sous certains rapports cette nomination peut avoir des bons effets, mais il faut l'envisager à un autre point de vue et considérer qu'il faut pas nous charger à la légère des nouveaux devoirs et des obligations que nous nous imposons.

Nous nous engageons à faire tout en notre pouvoir pour développer les ressources de ce pays, pour veiller à son bon gouvernement, ainsi qu'à la sûreté et au bien-être de ceux qui l'habitent. Nous faisons cela d'abord dans les intérêts du Canada, afin que nous puissions fonder un pays qui sera dans la suite une source de richesse et de prospérité dont profitera, non-seulement la population qui y est fixée, mais aussi celle des anciennes provinces qui sont appelées à faire des sacrifices considérables pour son développement.

Dans un discours que prononçait il y a quelque temps à Montréal, sir A. T. Galt, qui a certainement reçu sa nomination avant l'adoption du bill, il envisageait la question à un point de vue entièrement différent de celui de l'honorable premier ministre.

Il parlait de l'impossibilité absolue dans laquelle nous nous trouvions placés de remplir nos obligations contractées vis-à-vis de l'empire dans ce vaste territoire, et déclarait d'une façon précise qu'Ontario, Québec ou le Nouveau-Brunswick n'avaient pas plus d'intérêt dans ce territoire lointain que les fermiers de Lancashire ou les paysans de Tipperary, et il continuait en disant qu'il était du devoir du gouvernement anglais de prendre sur lui une large part des difficultés et des dépenses nécessaires pour ouvrir ce pays à la colonisation, et qu'il reculerait ainsi les bornes de l'empire.

Je pense que tous nous devons partager cette manière de voir. On pourra dire qu'elle n'est pas incompatible avec ce qui a été dit dans le mémoire, mais il me semble qu'il est permis de penser que les vues du haut-commissaire sur cette question, peuvent difficilement se concilier avec celles qui ont été exprimées dans le mémoire, et il se rend à Londres pour représenter et autant que possible faire prévaloir des opinions qui ne sont pas celles de ceux par qui il est engagé.

Dans le paragraphe suivant nous trou-

vons une déclaration qui semble rédigée dans le but d'amener la conclusion de quelque arrangement, entre le gouvernement impérial et ce gouvernement, au sujet du développement du Nord-Ouest. S'il est possible d'arriver à une conclusion de ce genre, je crois que, tous, nous serons unanimes à remercier l'honorable monsieur d'avoir tant fait pour avoir déchargé le Canada d'un fardeau qui accable la population.

On nous dit qu'il est nécessaire d'entretenir des communications personnelles et constantes entre les gouvernements du Canada et de la Grande-Bretagne, au sujet de toutes les questions qui peuvent se produire.

Il est tout à fait surprenant que notre gouvernement en arrive à cette conclusion, juste au moment où les Etats-Unis commencent à penser qu'il n'est pas nécessaire de nommer des ambassadeurs ou des ministres en pays étrangers, et qu'il est préférable de confier à des missions spéciales le soin des négociations nécessaires au maintien des bons rapports avec les autres pays, ou à l'établissement de relations commerciales plus avantageuses.

Mon opinion est que le Canada, ayant obtenu à maintes reprises, depuis plusieurs années, des changements dans ses rapports avec l'empire britannique, qui donnaient à son gouvernement local et à son parlement des libertés plus étendues pour la décision des questions locales, n'a pas à demander une union plus intime, en matière d'administration, que celle qui existe maintenant.

Depuis quelques années, c'est là, du reste, la politique de l'Angleterre, et cette tactique a fait de bon nombre de colonies mécontentes des Etats amis et sincèrement attachés à la mère-patrie. Plus grande et moins restreinte sera la liberté d'action que l'Angleterre nous permettra de posséder, et plus nous serons disposés à en jouir.

Nous nous plaignions, il y a quelque temps, de ce qu'une question, affectant le gouvernement de ce pays, avait été envoyée en Angleterre pour y être décidée.

Nous savons qu'elles étaient les opinions que l'on entretenait sur cette question. Grand nombre d'honorables messieurs de la droite, se sont plaint dans les termes de la plus vive indignation, de la conduite du plus haut fonctionnaire du Canada, parce que, comme ils le disaient,

il avait renvoyé en Angleterre une affaire qui regardait exclusivement le pays.

Et maintenant nous allons nommer un haut-commissaire, devant résider à Londres, devant être en rapports constants avec le bureau des colonies, continuellement occupé à conclure des arrangements avec ce département, qui, après tout, peut nous engager, quelle que soit la réputation que nous puissions avoir pour eux.

Nous ne pouvons avoir un nombre assez considérable de questions à discuter avec le gouvernement, pour que la nomination de ce fonctionnaire soit une nécessité. Nous avons bien plus besoin d'un haut commissaire il y a vingt ans qu'aujourd'hui. D'année en année nous avons reçu copie des pièces échangées entre les autorités impériales et notre gouvernement, au sujet des affaires coloniales et nous savons qu'elles sont loin d'être aussi considérables maintenant qu'elles l'étaient autrefois.

Quelques graves questions se sont parfois élevées et j'ai la conviction qu'il était beaucoup mieux qu'un membre du gouvernement, ayant vécu au Canada, ayant respiré l'air de notre pays, ayant entendu discuter ces questions importantes, connaissant comment elles sont envisagées par l'opinion publique, qu'un ministre, enfin, remplissant toutes ces conditions soit envoyé dans la mère-patrie pour traiter ces questions que de les abandonner à un fonctionnaire, quelque habile qu'il puisse être, qui a quitté le pays quatre ou cinq ans auparavant et qui n'a à compter que sur les dépêches et les articles de journaux pour se rendre compte de l'opinion et de l'état précis de nos affaires publiques.

Personne ne met en doute les aptitudes financières de sir A. T. Galt. Probablement personne n'est plus à même que lui de contracter un emprunt sur le marché anglais. Mais il pourra bien se refuser d'agir, dans les cas difficiles et donnant lieu à des doutes, sans avoir l'avis et les conseils d'un ministre pour l'aider à se former une opinion sur ce qu'il y a de mieux à faire.

Je ne vois pas la nécessité de la nomination d'un haut commissaire, parce que nous désirons prendre part à la conclusion des traités. Les traités ne se font pas tous les jours, ni même tous les ans, entre les nations de l'Europe.

Lorsqu'ils sont à la veille d'expirer, le

M. ANGLIN.

fait n'est ignoré par personne, et alors nous pourrions être appelés à envoyer quelqu'un pour aider le plénipotentiaire anglais dans les efforts qu'il accomplira pour que les traités soient favorables aux intérêts du Canada. C'est ce qui a été fait pour les Etats-Unis, lorsque le traité de Washington a été négocié et on peut le faire encore dans d'autres occasions.

Tous nous savons lorsque les traités doivent être renouvelés, et il serait bien qu'alors quelque fonctionnaire connaissant parfaitement les opinions et les vues du gouvernement, fut envoyée en Angleterre pour faire des efforts afin d'assurer les meilleures conditions possibles au Canada ; mais la nomination d'un haut commissaire, dans des circonstances de cette nature, est complètement différente de celle d'un commissaire permanent, devant résider à Londres et s'occuper également en dehors de la négociation de traités avec le Canada.

Il est une autre raison qui me pousse à croire que cette nomination ne pourra se faire sans entraîner de graves difficultés. Un secrétaire des colonies peut parfois entretenir des opinions extraordinaires sur les obligations du Canada envers l'empire. Dans différentes occasions on a fait des efforts pour imposer au Canada des obligations militaires extraordinaires, et, je l'avoue, je vois avec quelque appréhension nommer un fonctionnaire devant représenter notre pays à Londres, qui se trouvera continuellement sous l'influence du bureau des colonies. Je crains que tout en agissant avec la meilleure foi possible et sans s'écarter de ses instructions, il peut nous placer dans des impasses dangereuses.

Parmi les questions qui se recommandent à l'attention du commissaire, se trouve le chemin de fer du Pacifique. Dans le cours de la saison dernière, alors que quelques uns des honorables ministres se trouvaient en Angleterre, j'ai observé dans le rapport des discours prononcés dans les différents endroits où ils ont été reçus, quelques observations indiquant que quelqu'un avait proposé et que quelqu'un aussi avait presque accepté sans restriction le projet d'un nouveau système de défense, d'une réorganisation militaire quelconque, qui pour avoir quelque utilité devra nécessairement imposer de nouvelles obligations à la population.

Il peut se faire que rien n'ait été de-

mandé et accepté, au delà de ce qu'il est possible au Canada de faire, mais je pense que des négociations de ce genre seraient bien plus sagement conduites si elles se faisaient entre le gouvernement du Canada et les autorités de Downing street, que par l'intermédiaire d'un fonctionnaire du tempéramment de sir A. T. Galt.

C'est un homme possédant des talents remarquables, brillants sous quelques rapports, mais se laissant facilement diriger parfois par des influences du moment, et dans son désir d'amener une entente par faite entre les gouvernements, ou bien écoutant trop ses opinions personnelles, il peut nous engager malgré nous dans certaines entreprises.

Au lieu d'avoir ce haut commissaire résident, il me semble qu'il serait mieux d'agir comme dans le passé et d'envoyer en Angleterre un ou plusieurs membres du cabinet, lorsqu'il se soulève de graves questions entre les gouvernements du Canada et de la Grande-Bretagne. C'est pour ces raisons que j'entretiens les doutes les plus graves sur l'utilité de la nomination d'un haut commissaire.

La proposition ne vient pas du gouvernement impérial; la proposition a été faite, en premier lieu, par les ministres, sir Michael Hicks-Beach intimant seulement que le fonctionnaire qui serait nommé pourrait occuper de position plus élevée que celle à laquelle lui donnait droit le titre de représentant d'une simple colonie.

Il ne voulait peut-être la nomination d'un commissaire canadien, que pour éviter la fatigue aux employés du bureau des colonies, d'écrire un aussi grand nombre de lettres et de dépêches. La proposition a été basée sur les considérations exposées dans le mémoire et on nous demande aujourd'hui d'adopter une nouvelle ligne de conduite que je crois de nature à changer sérieusement le caractère de nos relations avec l'empire et de laquelle je n'attends aucun profit.

M. MACKENZIE: Je regrette que l'honorable premier ministre n'ait pas présenté ce bill dans les premiers jours de la session et que le départ du commissaire n'ait pas été retardé jusqu'à ce que le parlement ait eu l'occasion de manifester son opinion sur sa nomination.

C'est une véritable farce pour un gouvernement ayant à ses ordres une majorité considérable, que de venir consulter

le parlement, après avoir accompli son dessein. J'aurais pu m'exprimer avec plus de liberté sur la mission de sir A. T. Galt, et les capacités qu'il possède pour s'en acquitter, s'il ne remplissait pas dès maintenant les devoirs de sa charge: du moins il a annoncé d'une manière catégorique, au banquet public qui lui a été donné à Montréal, qu'il partait pour l'Angleterre où il y allait y remplir cette mission et il a parlé aussi des instructions qui lui avaient été données.

J'ai consulté attentivement la correspondance qui a été publiée et il m'a été très difficile de comprendre quels devront être ses devoirs précis. Les ministres, dans leur mémoire et l'ordre du conseil, consacrent un espace considérable à prouver la nécessité de la présence à Londres de ce qu'ils appellent un agent diplomatique, et ils s'efforcent d'obtenir du gouvernement impérial l'aveu de la nécessité d'une nomination diplomatique, et de donner à sir A. T. Galt un caractère diplomatique en Angleterre.

On nous dit même, dans l'ordre du conseil, que le ministère espère que dans les fêtes, en Angleterre, il aura préséance après les représentants diplomatiques des nations étrangères. C'est s'occuper d'une question bien mesquine dans un document de cette importance.

SIR JOHN A. MACDONALD: Il n'est pas question des fêtes.

M. MACKENZIE: Les mots n'y sont peut-être pas, mais le sens ne veut pas dire autre chose.

SIR JOHN A. MACDONALD: Oui, et peut être bien davantage.

M. MACKENZIE: Je vais lire un extrait de l'ordre du conseil:

“ En présentant leur avis à ce sujet, le comité a eue la position assignée aux délégués du Canada, en 1865 et 1866, qui leur donnait rang parmi le corps diplomatique et leur donnait préséance après les ministres étrangers. Il laisse cette question à la décision du gouvernement de Sa Majesté, se reposant sur les assurances contenues dans la dépêche actuellement sous considération, que le gouvernement de Sa Majesté accordera au représentant un rang digne en tous points de ses importantes fonctions.”

Si j'ai bonne mémoire, les ministres envoyés en Angleterre en 1865 et 1866, n'avaient pas de mission diplomatique. Ils avaient à s'occuper d'affaires d'une nature toute spéciale, mais ils ont été admirablement reçus et fêtés par les plus hautes

autorités de la mère-patrie, par la Reine et ses ministres et ils ont obtenu un rang de préséance convenable. Maintenant le gouvernement demande que la même faveur soit accordée à son plénipotentiaire.

Les premières instructions de sir Alexander T. Galt, auraient dû être de parler avec plus de prudence, de crainte qu'on ne donnât à ses paroles un sens qu'elles ne comportent pas.

Dans le fameux discours qu'il a fait à Belfast, pour l'honorable ministre des finances, il s'est montré d'avis que l'Angleterre devrait imposer une taxe sur les denrées venant de tous les pays, le Canada excepté, pour l'avantage de nos cultivateurs, promettant, en retour, que nous admettrions en franchise leurs marchandises à un taux moins élevé. L'honorable monsieur s'est servi, à Montréal, relativement aux questions de commerce, d'un langage des plus extraordinaires. Il a dit :

“ Que je n'ai pas eu entièrement tort dans l'appréciation que j'ai faite des effets de cette politique, c'est une chose dont, je le crois, pourront juger ceux qui voudront bien se souvenir de l'opinion exprimée par la presse anglaise, quinze ans après l'adoption de la politique de libre-échange, alors que l'Angleterre était à l'apogée de sa prospérité, résultat que l'on attribuait à l'effet inévitable de cette politique. A cette époque nous savons parfaitement qu'on se rendait populaire, en Angleterre, en parlant d'abandonner les colonies; nous savons parfaitement que, lorsque l'acte de la Confédération en Angleterre a été adopté, grand nombre d'Anglais en parlaient comme d'un acte de saine politique, parce que nous pourrions nous séparer plus tôt de la mère-patrie.

“ Maintenant l'opinion a changé de cours; ces idées ne sont plus professées ni par les Tories, ni par les Libéraux anglais. C'est un changement bien significatif. On aurait pu supposer qu'après cinq ou six ans de dépression, il y aurait plus de tendance à s'alléger de tout fardeau que lorsque l'acte de la Confédération a été adopté.

“ Mais s'il est une chose qui, plus que toute autre, a élevé le gouvernement Beaconsfield dans l'esprit de la population indépendante de l'Angleterre, c'est qu'il a affirmé par sa conduite que l'empire ne pouvait être diminué, mais qu'il devait être maintenu dans son intégrité. Comment un tel changement s'est-il opéré dans l'opinion publique en Angleterre, car il n'y a pas à nier qu'il y ait eu un changement radical?

“ J'affirme que c'est parce que la politique libre-échangiste a eu en Angleterre les mauvais résultats qu'ont entraînés son adoption dans les pays étrangers, et que la population voit maintenant qu'elle a dans le Royaume-Uni, et ses colonies un marché plus considérable que celui que pourraient jamais leur fournir les pays étrangers. Pour cela il faut de la part de

l'Angleterre une politique sage et de la notre une généreuse co-opération afin de rendre l'empire indépendant des marchés étrangers pour tous les objets nécessaires à sa consommation. De la sorte on alimentera un commerce qui, comme l'expérience l'a prouvé durant ces dernières années, ne fait que s'améliorer tandis que celui des autres pays décline. Il faut donc adopter une politique de nature à concentrer les ressources de l'empire.”

Quelle est la signification de ces dernières phrases? Comment peut-on concentrer les ressources de l'empire? Ce sont autant de choses qu'il m'est impossible de comprendre. Je comprends qu'on puisse développer les ressources d'un pays, mais non les concentrer.

M. Galt continue en ces termes :

“ La grande difficulté que nous avons toujours rencontrée en Angleterre lorsque nous avons parlé de la question, et beaucoup d'entre nous en ont parlé, est celle-ci: Jamais vous ne soumettez l'Anglais à une taxe sur les articles d'alimentation. Cela a continué à être considéré comme vrai jusqu'à ce qu'il ait été prouvé que le grand Nord-Ouest était par excellence le district productif du monde. C'est à nous de travailler à son développement, et nous aurons résolu la seule question qui met véritablement l'Angleterre dans la dépendance des étrangers. Nous aurons fait plus en développant ce pays et en le protégeant ainsi contre la pression des nations étrangères, que nous aurions pu accomplir de tout autre manière.”

Ainsi donc, sir A. T. Galt va en Angleterre pour représenter les opinions du Canada, c'est-à-dire, établir que nous sommes d'avis que la mère-patrie impose un droit sur les denrées alimentaires venant de tous les endroits, notre Nord-Ouest excepté. Il fait l'éloge du gouvernement Beaconsfield, et montre ce qui a été accompli sous son administration, mais en arrivant à Liverpool, la première chose qu'il apprendra, c'est que le gouvernement Beaconsfield a une minorité de 150 voix dans la nouvelle Chambre des Communes.

A quoi donc nous sert alors l'éloge d'un homme d'Etat mort, politiquement parlant, à quoi nous sert un ambassadeur en Angleterre, c'est plus qu'il est possible de le dire.

Est-il possible d'imaginer chose plus inconvenante qu'un ambassadeur à Londres, entrant dans de longs arguments pour établir que la politique libre-échangiste de l'Angleterre est préjudiciable, et qu'elle devrait imposer des droits sur les denrées venant de tout pays qui n'est pas le Manitoba ou le Nord-Ouest? Je ne

puis rien concevoir de plus insensé et je ne puis qu'entretenir un espoir, que je crains ne pas voir se réaliser, c'est que ce fonctionnaire se montrera plus discret en Angleterre qu'il l'a été en quittant le Canada.

Nous trouvons aussi, dans ce remarquable discours, des choses qui n'ont été communiquées ni au peuple canadien ni au parlement. Il a été prononcé dans le cours de la session de ce parlement, et cependant, comme on nous la dit en premier lieu dans le memorandum signé par sir John A. Macdonald, sir Charles Tupper, sir Léonard L. Tilley, il n'y a à présent sous considération que les questions suivantes de quelque importance. D'abord le chemin de fer du Pacifique ; et sir Michael Hicks-Beach a dit dernièrement qu'il n'avait pas été échangé de correspondance à ce sujet. On parle d'"autres importantes questions." Que veut-on dire par là ?

Viennent ensuite les efforts qui ont été faits pour conclure des traités ou s'assurer des relations commerciales avec la France et l'Espagne. Si les honorables députés de la droite veulent prendre mon avis, ils ne parleront jamais de ces efforts. Peut-on citer un gaspillage plus insensé que celui de ces \$11,000 dépensés par ces joyeux ambassadeurs, en France et en Espagne. Ainsi donc, dans l'espace de deux ou trois mois, deux ou trois Canadiens ont put dépenser cette somme en voyages pour avoir des entrevues inutiles et déraisonnables avec les fonctionnaires et autres personnes de ces pays. Cette mission n'a abouti à aucune espèce de résultat.

Les hommes d'Etat anglais ne feront que rire de cette misérable tentative de créer un corps diplomatique dont sir A. T. Galt doit être le chef, en même temps que le plus bel ornement. Il nous dit aussi que la question de la défense militaire du Canada est sous considération. La chose serait-elle vraie ? Dans tous les cas la Chambre n'en a jamais été informée. Que veut-on entendre par cette défense militaire ? Voici toutefois ce que nous dit à ce sujet l'ambassadeur résident, comme on l'appelle :

"Le gouvernement impérial a, au même titre que nous, un intérêt direct dans la bonne organisation de notre milice. Il a montré cet intérêt en nous envoyant des officiers habiles. C'est à nous de montrer que, de notre côté, nous nous occupons de l'organisation nécessaire et que

nous maintenons sur pied l'effectif requis. Nous nous efforçons de le faire et la coopération qui existe entre le gouvernement de l'empire et le Canada produit les meilleurs effets.

"Nous en avons eu la preuve, l'autre jour, lorsque notre école militaire de Kingston a été si bien reconnue que dorénavant des commissions dans l'armée anglaise seront accordées à quelques-uns des élèves qui en sortent.

"Je pense que le jour n'est pas éloigné où les mesures qui ont été prises pour l'organisation des forces territoriales, dans ce pays, s'étendront aussi à nos nombreux marins, les plus habiles et les plus expérimentés du monde. Il n'existe pas d'organisation pour eux et je pense qu'il est temps de s'occuper d'établir des navires-écoles, afin de créer une réserve navale. Ces efforts permettraient à nos capitaines de navires d'avoir l'honneur d'être enregistrés comme officiers de la réserve navale."

Si l'on se propose de créer une réserve navale au Canada ; si l'on doit s'occuper immédiatement de la défense du pays ; si sir A. T. Galt, le ministre résident, a reçu instruction d'entrer en communication à ce sujet avec le gouvernement impérial, est-il juste que le parlement se proroge avant de recevoir un mot d'information à ce sujet ? Est-il juste, que ce projet de loi, qui aurait dû être présenté au début de la session, ait été retardé jusqu'à ces derniers jours ?

Personne ne peut nier qu'il est de la plus haute importance d'obtenir l'expression de l'opinion. On soumet une question de cette importance, alors qu'il est trop tard pour la discuter assez longuement en parlement.

Nous nous plaignons parce que le ministre résident est déjà parti pour l'Angleterre avec ses instructions, et avant de quitter le Canada il a eu le soin de faire un discours indiscret à Montréal, en présence de deux ministres, et d'exposer ses opinions personnelles comme si c'étaient celles qu'il avait à faire prévaloir devant les ministres et la population de l'Angleterre.

Tout en étant prêt à discuter, avec les honorables messieurs, dans leur sens le plus large, les devoirs et les responsabilités qui pèsent sur nous, comme citoyens d'une colonie anglaise ; tout en étant disposé à leur accorder comme ministres responsables, l'appui que tout loyal citoyen doit accorder à un gouvernement, je proteste, comme Canadien, contre la politique exposée dans ces dépêches et contre le but auquel elle tend, et je pense qu'elle ne sera pas acceptée par la population de ce pays.

Je ne crois pas à une armée permanente ; je ne crois pas non plus à ce qu'a dit sir Alexander Galt au sujet de nos voisins comme un peuple hostile, ou du moins qui ne nous est pas sympathique. Je ne crois pas qu'ils aient manifesté d'intentions hostiles ou du moins peu bienveillantes, et c'est notre devoir tout tracé d'entretenir des relations amicales avec ce peuple, sans pour cela compromettre notre dignité et de ne pas envoyer en Angleterre un ambassadeur dont le dernier acte en quittant le Canada a été de donner un faible coup à cette république et de se servir à son égard d'expressions qu'il n'est pas permis d'employer vis-à-vis d'un peuple ami. Une phrase de celle du genre prononcée par ce fonctionnaire, dans cette occasion, constitue le dernier degré de la folie diplomatique. L'honorable monsieur dit aussi :

“ Quand aux fonctions diplomatiques, si je puis désigner ainsi les devoirs qui vont m'être imposés, l'importance croissante du pays exige qu'elles soient envisagées à un autre point de vue qu'auparavant. Nous avons maintenant des relations diplomatiques avec la métropole et avec les gouvernements étrangers ; ce sont les pouvoirs étendus accordés au parlement du Canada, par l'Acte de la Confédération, qui leur a donné naissance. En vertu de cet Acte, le parlement impérial nous a accordé plein contrôle sur nos douanes, notre accise, et chaque mode ou genre de taxe.

“ En vertu de cet Acte, l'Angleterre s'est volontiers privée du droit de négocier des traités pour ce pays avec les nations étrangères. Elle s'est privée du droit de dire au Canada : vous imposerez ou vous n'imposerez pas tel droit. Je pense donc avoir le droit de dire que l'adoption de cet Acte nous a placés dans la même position que les sujets anglais.”

L'ordre du conseil, en date du 22 décembre, s'exprime ainsi sur la même question :

“ En considérant nombre de questions de la plus haute importance, telles que la politique commerciale et fiscale du Canada, dans ses rapports avec le Royaume-Uni, l'avancement des intérêts de l'empire par l'administration et la colonisation de l'intérieur du continent, et bien d'autres sujets relatifs à l'administration intérieure, on voit que le gouvernement impérial et le parlement ont transféré au Canada un pouvoir qui fait, de leur discussion et de leur règlement, une affaire de consentement mutuel. De la sorte des rapports, presque diplomatiques se sont établis entre le gouvernement de Sa Majesté, comme représentant le Royaume-Uni et le Canada, sans que ce premier déroge toutefois à l'autorité qu'il possède comme revêtu de l'autorité suprême sur l'empire tout entier.”

M. MACKENZIE.

Quelle peut bien être la signification de tout cela ; cette rédaction embrouillée me paraît indiquer que, lorsque cette dépêche a été écrite, il était très difficile pour les honorables messieurs de pressentir ce qui pouvait ou devait être dit pour donner un certain caractère à la politique qu'ils allaient proposer.

Je partage l'opinion du ministre des finances quand il parle de la nécessité d'avoir un correspondant à Londres pour s'occuper de certaines opérations financières, que l'ancien gouvernement a faites par l'entremise d'un agent qui était sir John Rose.

Je ne pense pas que ce monsieur ait jamais fait preuve de manque de prudence ou d'habileté dans la transaction des affaires qui lui ont été confiées. Il n'était donc pas nécessaire de nommer un ministre résident pour s'occuper de la partie financière.

Ceux qui ont lu l'ordre du conseil, dont la rédaction est fort singulière, ont dû remarquer que tandis qu'il demande pour le nouveau ministre qu'il prenne rang après les grandes et les petites nations du monde, sir Michael Hicks-Beach a repoussé ces prétentions d'une manière sommaire.

Il s'exprime en ces termes :

“ Le gouvernement de Sa Majesté sait apprécier l'avantage qui résultera de la nomination, par le gouvernement du Canada, d'un fonctionnaire qui, résidant en ce pays, sera à même et aura le pouvoir d'exprimer ses vues sur les différentes questions importantes relatives au Canada qui, de temps à autre, demandent considération et qui souvent peuvent se traiter de vive voix d'une manière plus satisfaisante, en même temps que plus expéditive.

“ Considérant, toutefois, la position du Canada, qui fait partie intégrale de l'empire, les relations de ce fonctionnaire, avec le gouvernement de Sa Majesté, ne pourront pas être exactement considérées comme ayant un caractère diplomatique, et le gouvernement, tout en étant bien disposé à lui accorder le rang auquel lui donnent droit ses fonctions importantes, sa position aura plus d'analogie à celle d'un fonctionnaire du service de l'intérieur, qu'à celle d'un ministre d'une cour étrangère.

“ Il devra donc, en premier lieu, communiquer avec ce département relativement aux questions dont le règlement pourra lui être confié, et bien que le gouvernement de Sa Majesté, soit disposé à profiter de toutes les informations qu'il pourra fournir et à accorder la plus sérieuse considération à toutes les représentations qu'il pourra faire au nom du gouvernement canadien, ce sera au secrétaire des affaires étrangères qu'il appartiendra de

déterminer, dans chaque cas, en quelle capacité ses services peuvent être utilisés de la manière la plus utile."

Ce qui signifie que le ministre des affaires étrangères agira selon son bon plaisir avec notre ministre canadien résident. Il pourra l'inviter à s'aboucher avec ses secrétaires et à s'asseoir dans le corridor pendant qu'il s'occupera d'affaires avec le représentant de quelque puissance étrangère, ou bien il pourra le faire demander pour connaître son opinion et le renverra ensuite après lui avoir dit qu'il le ferait prévenir quand il aurait besoin de lui de nouveau.

Les négociations pour obtenir le rang désiré au représentant canadien ont été si mal conduites, le toa cassant du secrétaire colonial a été si peu déguisé, que je reste surpris qu'après cette première dépêche, les honorables messieurs de la droite aient été si anxieux d'envoyer leur ministre sans savoir le moins du monde en quelle qualité le gouvernement impérial le reconnaîtrait, et sans connaître non plus les devoirs qui lui seraient assignés pour nous.

Je considère tout cela comme une grosse bévue et cette tentative faite dans le but de conférer à sir A. T. Galt un rang dans le corps diplomatique, tournera à l'humiliation de notre pays.

Je ne parlerai pas de la politique que professait, il y a quelques années, le très-honorable monsieur, lorsqu'avec la plus grande indignation il vota contre une proposition qui avait l'appui de sir A. T. Galt, demandant que la Chambre eût au moins une voix dans toutes les négociations avec les nations étrangères, dans lesquelles le commerce canadien se trouve intéressé, et que l'opinion du gouvernement fut consultée et dûment prise en considération.

L'honorable monsieur nous disait alors, avec toute l'énergie de son éloquence, que ce n'était autre chose qu'une tentative d'indépendance, un mouvement de révolte contre l'autorité de la mère patrie qui avait toujours pris nos intérêts et à laquelle il appartenait de droit de conclure toutes les négociations. Il partage son opinion aujourd'hui qu'il veut que nous ayons voix délibérante dans les négociations qui concernent nos propres affaires, et je ferai remarquer que l'ancienne administration a fait tout en son pouvoir pour établir ce privilège, lorsque nous avons refusé d'ac-

cepter le commissaire anglais que le secrétaire des colonies voulait nommer pour le règlement de nos affaires des pêcheries. Nous avons refusé de recevoir tout commissaire qui ne serait pas choisi par le gouvernement canadien, et avons déclaré péremptoirement que nous ne prendrions part aux négociations que si le Canada nommait ses propres représentants. Je suis donc disposé à approuver franchement tout ce que les ministres feront pour protéger convenablement nos intérêts commerciaux.

Mais c'est une triste et misérable tentative que de créer un ambassadeur canadien et de l'envoyer à Londres, alors que le secrétaire des colonies nous dit en propres termes que si, lorsqu'il le fera demander, il y a une chambre de derrière ou un bureau inoccupé, il pourra y attendre que le secrétaire des colonies ou des affaires étrangères, ait terminé son entretien avec la personne avec laquelle il se trouvera à ce moment, et qu'alors il lui donnera audience; en d'autres termes qu'il appartiendra toujours au secrétaire des colonies ou des affaires étrangères, de déterminer en quelle capacité ses services peuvent être utilisés avec le plus de fruit.

Ainsi donc, il ne sera nullement reconnu comme ambassadeur canadien. Il pourra peut-être être considéré comme occupant une position supérieure à celle du greffier du ministre des affaires étrangères, à son secrétaire ou à n'importe lequel de ses employés, mais là se borne toute la dignité qui lui sera reconnue.

Je termine en disant que j'ai l'espérance la plus sincère que ce merveilleux discours de ministre n'est pas parvenu en Angleterre, et n'a pas été lu par les ministres, que sir Alexander Galt sera dans les meilleurs termes avec lord Beaconsfield, après les flatteries qu'il lui a adressées à Montréal, flatteries qui je l'espère ne retourneront pas contre lui, ni contre ce pays, aujourd'hui qu'un homme d'Etat plus apte, en même temps que plus libéral, conduit les destinées de l'Angleterre.

Il est six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR.

M. BLAKE: La Chambre doit se rappeler que lorsque ce projet nous a été annoncé, pour la première fois dans le

discours du trône, j'ai émis quelques doutes sur son opportunité. Je dois avouer que depuis, rien n'a fait disparaître mes doutes pas même le discours explicatif du nouvel agent chargé de ces fonctions, ou la discussion qui a eu lieu aujourd'hui.

Il peut se faire que le moment soit venu de changer nos arrangements financiers en Angleterre, soit en amenant nos agents actuels à accepter un autre système de rétribution moins onéreux pour nous, soit en continuant à utiliser les services de la personne à laquelle nous avons confié depuis quelque temps l'administration de ces affaires, sir John Rose, et, en lui donnant des attributions plus étendues, soit aussi en donnant plus d'importance à l'agence qui existe à Londres, arrangement qui serait plus satisfaisant que la continuation du système actuel, lequel consiste à payer des commissions et est beaucoup trop dispendieux.

Le montant qu'il sera possible d'épargner est extrêmement difficile à évaluer, même par les personnes les plus expérimentées, et principalement par un député indépendant de cette Chambre qui n'est pas au fait des détails du plan suivi actuellement et de celui que le gouvernement se propose d'adopter pour la question de nos affaires financières à Londres. Mais les projets que nous a exposés le gouvernement ne paraissent pas le moins du monde motiver cette nomination.

Je ne comprends pas parfaitement ce que l'honorable monsieur se propose d'accomplir par ce qu'il appelle des modifications et des changements dans les relations qui existent entre ce pays et l'Angleterre. Il nous a dit, cet après-midi, que nous pouvions arriver à une position ayant plus de similitude avec celle de royaume auxiliaire que celle que nous occupons maintenant, et a prétendu que ce bill, en donnant un caractère diplomatique au fonctionnaire qui doit représenter le Canada en Angleterre, nous fera arriver sûrement à ce but.

Je me suis diverti beaucoup en me rappelant le caractère bien mérité qu'on attribuait de vieille date aux diplomates qui, dit-on, sont envoyés à l'étranger pour remplir une tâche peu honorable, dans l'intérêt du bien de leur pays.

M. PLUMB : Pour mentir.

M. BLAKE : L'honorable député de Niagara, avec sa rude franchise ordinaire,

M. BLAKE.

s'est servi d'une expression que je n'aurais pas voulu employer. Je me suis donc fort diverti, comme je viens de le dire, en entendant l'honorable monsieur prétendre que si notre représentant avait le caractère de diplomate ou d'ambassadeur, le public en général ajouterait beaucoup plus de foi à ses déclarations que s'il était un simple agent. Mais, pour arriver à une question plus importante, je dirai que je redoute que cette mesure qui a pour but apparent de nous donner un contrôle plus étendu sur nos affaires, diminue au contraire celui que nous possédons.

Je ne pense que nous puissions arriver à avoir un contrôle plus étendu sur nos affaires, en donnant à notre exécutif une facilité et un pouvoir plus grands de communiquer avec le bureau colonial par l'entremise d'un agent résidant continuellement en Angleterre et qui devra nécessairement subir l'influence de ce bureau. Je n'admets pas que le peuple canadien que nous représentons obtienne plus de pouvoirs, par le fait que nous donnons à notre exécutif plus de facilité pour négocier par l'entremise d'un ministre résidant en Angleterre.

En considérant les doctrines, assez alarmantes à mon avis, qui ont été émises dernièrement relativement au pouvoir de l'exécutif d'engager la population et le parlement de ce pays par des négociations avec le gouvernement anglais, je crois qu'il est plus important que jamais que nous ayons une déclaration bien définie de la part du premier ministre qui, je l'espère, n'aura pas d'objections à la faire, ce qui supprimera à l'avenir, tout malentendu sur le caractère des négociations conduites par sir Alexander T. Galt.

Comme nous le savons, on a discuté une question analogue : le pouvoir de faire des traités. Nous savons combien a été discutée, depuis ces trois ou quatre dernières années, la doctrine des prérogatives de la couronne, relativement à la conclusion des traités et à leur nature obligatoire. Nous savons quelle a été l'attitude des hommes d'Etat libéraux les plus distingués qui ont justifié la continuation de cette prérogative, la considérant comme parfaitement compatible avec le contrôle populaire.

Ils s'appuyaient sur ce que, dans aucune circonstance, et jamais depuis bien des années, du moins, un gouvernement n'avait conclu un traité sans qu'il eût été parfaitement établi, par les discussions

auxquelles il avait donné lieu précédemment, qu'il était véritablement demandé par l'opinion publique.

Nous traitons maintenant une question à laquelle il n'est pas possible d'appliquer ces considérations. Il s'agit de négociations qui sont naturellement d'un caractère essentiellement secret et confidentiel. Comme preuve de ce que j'avance, je n'ai qu'en référer aux documents qui nous ont été soumis dans le cours de cette session du parlement, et qui établissent que, depuis l'été dernier, il s'est engagé des négociations sur des questions très importantes parmi lesquelles s'en trouvent qui ont rapport à la Colombie britannique et à la défense du pays.

Le public ne sait absolument rien de ce qui a rapport à ces négociations et le parlement partage cette ignorance; nous ne savons aucunement quelle en a été la forme et la substance, qui a soumis les questions à discuter, quelles propositions ont été faites, quel est, à l'heure qu'il est, leur résultat.

Considérant ce qui a été dit au sujet des négociations précédentes, surtout de celles engagées avec lord Carnarvon, considérant la rédaction du bill qui fait de ce fonctionnaire le représentant du Canada, et la teneur des documents, je pense qu'il est de la plus haute importance qu'il y ait avec le parlement une entente bien distincte par laquelle rien de ce qui sera fait par ce fonctionnaire, nommé agent du Canada, ne sera considéré plus obligatoire pour le parlement et la population du Canada, que ce qui est conclu, en la manière ordinaire, par le gouvernement exécutif; que l'exécutif ne peut conférer à cet agent, en vertu de cet acte du parlement, un pouvoir plus implicite et plus formel de nous engager que celui qu'il possède lui-même, et que, par conséquent, excepté dans le cas où le parlement lui aurait donné l'autorité spéciale de conclure des négociations comportant une obligation pour nous, nous ne sommes en aucune façon responsable de ce qui pourrait être décidé par l'entremise de cet agent.

Je désire qu'il ne puisse faire davantage qu'un ministre qui, sans instruction du parlement, sans son autorisation spéciale et sa sanction, se rendrait en Angleterre et accepterait certaines conclusions qui, en vertu des précédents suivis jusqu'ici, ne seraient obligatoires pour ce

pays que si le peuple, par l'entremise de son parlement, y donnait son assentiment.

Je pense qu'il est de la plus haute importance pour nous que ce principe soit conservé intact et nous devons profiter de cette occasion pour le reconnaître de nouveau.

Si cela est admis, nous n'entendrons plus parler de ces termes et conditions affectant l'avenir du pays et ajoutant considérablement aux fardeaux que nous avons à supporter, à cause de leur caractère obligatoire, et cela simplement parce que l'administration du jour sera engagée vis-à-vis du secrétaire des colonies. De la sorte nous n'entendrons plus parler de traités obligatoires et auxquelles nous sommes obligés de donner suite.

Sans aucun doute, une administration faisant semblable arrangement est tenue de déployer tous ses efforts pour lui donner effet, mais il est également vrai, comme je l'espère et le crois, que nous devons établir que cette Chambre peut aussi bien le repousser que le sanctionner.

Je crois qu'il n'est pas hors de propos de faire allusion à une circonstance significative concernant la politique qui a été exposée, en termes les plus clairs dans le discours prononcé par le personnage distingué nommé pour remplir cette mission. Ce discours, fait à l'occasion de son départ, a été entendu par l'honorable ministre des chemins de fer et l'honorable ministre de l'agriculture. C'est donc de l'autorité et du consentement de ces honorables ministres de la couronne que cet exposé politique a été fait par sir Alexander Galt.

Quant nous voyons dans les minutes que la question de la défense est importante et qu'elle a motivé des négociations qui ont duré plusieurs mois, lorsque nous lisons dans les journaux des rumeurs annonçant qu'en cas de guerre—événement beaucoup moins probable maintenant, je le crois, qu'il y a quelques semaines, mais encore, cependant dans l'ordre des choses possibles—le Canada serait appelé à lever un contingent; et de plus, lorsque nous entendons la déclaration bien catégorique faite par ce diplomate, que sa politique est de persuader au peuple anglais de fermer ses ports aux grains venant des différentes parties de l'univers, afin que ses cultivateurs et les nôtres puissent

obtenir un prix plus élevé des millions de consommateurs anglais, avec compensation, bien entendu, pour les manufacturiers anglais, qui auront un accès plus facile sur nos marchés ; lorsque nous voyons que ces questions importantes sont mises sur le tapis, il est de toute nécessité que nos intérêts ne soient pas, compliqués, compromis et embarrassés d'avantage par le résultat que peuvent avoir ces négociations mystérieuses et confidentielles qui se prolongent depuis plusieurs mois et dont nous avons appris l'existence simplement par la publication de ces documents qui en parlent comme si elles avaient été entamées en vertu d'anciens arrangements.

Pour ma part, comme vous le savez, je suis extrêmement anxieux qu'on accorde toute la considération voulue à la condition de ce pays ; je suis très désireux que l'on s'assure si nous ne pouvons pas occuper une place comme partie de l'empire auquel nous appartenons, mais je ne tiens nullement, et je le dis franchement, à l'encouragement d'une politique qui établirait, relativement au pouvoir exécutif, des rapports plus étroits entre notre pays et l'Angleterre.

Je ne désire aucun changement qui donnerait un pouvoir plus étendu à l'exécutif, en diminuant celui qui est dévolu au Canada, et l'obligerait à porter sa part de responsabilité de la politique étrangère de l'empire.

Tant que le Canada n'aura pas à se prononcer sur la politique étrangère de l'empire, je serai entièrement opposé à ce qu'on lève des troupes dans ce pays pour les engager dans des guerres qui seraient le résultat de cette politique, et à ce que l'on répande notre sang et appauvrisse notre trésor pour la défense d'une politique à l'adoption de laquelle nous n'avons pris aucune part.

L'honorable premier ministre a dit qu'il est nécessaire que les membres du cabinet se rendent quelquefois en Angleterre, parce qu'il est indispensable d'établir des communications directes avec les autorités impériales, pour discuter les détails des questions donnant matière à controverse ou discussion, de sorte que quand même nous aurions un agent résidant en Angleterre, il faudrait encore que ces expli-

cations fussent données de ce côté-ci de l'Atlantique.

Sans doute, l'agent aura l'avantage de sa longue expérience des affaires canadiennes, mais il n'aura pas la connaissance parfaite des revirements de l'opinion publique et des changements de politique du gouvernement, qu'il doit nécessairement posséder pour expliquer ces questions aux autorités britanniques.

L'été dernier, on annonça que les affaires publiques exigeaient que trois ministres se rendissent en Angleterre pour s'occuper de différentes questions politiques. On n'osera pas prétendre, je suppose, que cet agent puisse réunir en lui les connaissances et l'expérience de tout le cabinet. On dit aussi qu'il va y avoir bientôt une révision générale des traités ; j'admets qu'il est possible que la présence d'un agent du Canada, à ce moment, puisse être nécessaire, mais ces traités, une fois conclus, dureront de longues années ; il n'est donc pas utile de faire une nomination permanente.

Ainsi donc, pour toutes ces raisons, je ne vois pas que le projet soit bon, et je suis encore bien moins disposé à dire qu'il soit économique. Le traitement du commissaire, tout élevé qu'il soit, ne formera qu'une faible partie des dépenses. Les contingents, les extras, les frais de représentation, se montrent au double, peut-être même au triple de ce traitement. Je le répète donc, il m'est impossible d'approuver cette nomination.

SIR JOHN A. MACDONALD : L'honorable député ne doit pas ignorer qu'il n'existe pas d'arrangements en vertu desquels le Canada est obligé de fournir un contingent, dans le cas d'une guerre étrangère. Les autorités impériales n'ont jamais suggéré chose semblable et, de même, le gouvernement canadien n'a jamais songé à cette éventualité.

Si cet événement malheureux se produisait, l'Angleterre, j'en ai la conviction, pourrait compter que le Canada lui donnerait l'assistance qu'il lui doit, comme faisant partie de l'empire. Je dois dire, en même temps, que la rumeur sur laquelle l'honorable monsieur a basé ses remarques, est entièrement dénuée de fondement.

Ce que nous avons voulu faire c'est de nommer un agent, à l'exemple des colonies australiennes, afin de représenter nos différents intérêts. Au lieu d'envoyer sir

A. T. Galt comme simple agent, lui disant de suivre les instructions que nous lui ferions parvenir lorsqu'il serait nécessaire, nous avons préféré lui donner une position qui lui permette de parler avec plus d'autorité qu'un simple agent d'une colonie de la couronne ou autre, qu'elle ait des institutions représentatives ou non.

Je verrai avec orgueil le Canada occuper la position de royaume auxiliaire de l'empire ; notre population, notre richesse et notre avenir probable nous permettent de dire que nous devons sortir de la catégorie des simples dépendances, comme les Indes Occidentales, qui ont des agents de la couronne et surveillent leurs intérêts auprès du ministre des colonies. Je suis certain que l'honorable monsieur a constaté par expérience le prestige considérable qui s'attache à un ministre canadien, et nous désirons donner à notre agent un égal prestige.

L'honorable monsieur a essayé d'écartier la question financière, mais le gouvernement lui attribue, au contraire, la plus haute importance. L'honorable député d'Huron-Centre (M. Cartwright) a admis dans son discours que son expérience, comme ministre des finances, l'avait convaincu qu'un changement était nécessaire dans l'administration de nos affaires financières, à Londres, et qu'avec le nouvel arrangement, nous réaliserions une économie de plusieurs milliers de piastres.

Les dépenses ne seront pas aussi considérables que semble le penser l'honorable député, car nous avons déjà un personnel, au département de l'émigration. Je n'hésite pas à déclarer que la politique que nous avons suivie jusqu'ici, relativement à l'émigration, n'a pas produit de bons résultats.

En confiant à un fonctionnaire, ayant de l'habileté, en même temps que du prestige, la surveillance générale de ces agences d'émigration, non-seulement dans le Royaume-Unis mais sur le continent, si l'on peut en établir, ceux qui les dirigent déploieraient beaucoup plus de zèle et d'activité. De plus, grâce à la position qu'il occupe, ce fonctionnaire sera en mesure d'attirer sur le Canada l'attention d'une certaine partie de la population que ne pourrait intéresser un simple agent.

On doit utiliser le personnel du département de l'émigration et il ne sera nécessaire d'y ajouter qu'un teneur de livres et un employé ou deux. L'honorable mon-

sieur a paru craindre que le pays ne se trouve obligé par les arrangements conclus par le commissaire. C'est là chose impossible.

Notre agent ne peut avoir et n'aura pas plus d'autorité que ceux qui l'envoient. S'il fait quelques arrangements, ils ne seront que provisoires, et ils n'auront d'autorité et de valeur qu'autant qu'ils auront été sanctionnés par le parlement. Il est matériellement impossible qu'il ait plus d'autorité qu'un ministre visitant l'Angleterre.

L'honorable député dit qu'un ministre résident se trouvera sous la dépendance du bureau colonial, mais il est évident que sous le nouveau système ce ne sera pas plus le cas que sous l'ancien, et que notre agent ne sera pas plus influencé que les ministres qui se rendent en Angleterre. De plus, pour le commissaire, l'avenir aussi bien que le présent dépend de la satisfaction qu'il donnera au Canada et non au ministre des colonies ou au gouvernement impérial.

Une autre objection c'est que, résidant en Angleterre, il ne pourra se rendre compte aussi bien des sentiments de la population du Canada. Il me semble qu'une absence de deux ou trois ans ne lui aura pas enlevé toute connaissance de la population de notre pays ou de sa manière de penser et il serait blâmable s'il venait à oublier ce qui se rapporte au Canada. Bien plus, il n'est pas tenu de demeurer en Angleterre. Il peut, comme le font tous les ministres résidents, quitter l'Angleterre et se rendre ici dans dix jours, recevoir les instructions de son gouvernement sur toute question particulière qui pourrait se soulever et être de retour à son poste à temps pour se trouver sur les lieux s'il se produit quelque chose en Angleterre qui puisse tourner à l'avantage du Canada.

Il est évident que ce ministre ne peut pas continuellement traverser l'Atlantique. L'honorable monsieur parle comme si les nations de l'Europe devaient s'assembler et, dans un court espace de temps, terminer les négociations et les traités. Les négociations, comme on le sait, peuvent durer des années. Nous ne savons pas les interruptions qui peuvent se produire, ni lorsque les négociations sont suspendues, quand elles pourront être reprises ; un ministre de la couronne ne

peut nécessairement se plier à ces contre-temps.

Comme je l'ai dit lorsque sir A. T. Galt se trouvait à Paris, à la veille du succès, au moment où allait être signée la convention par laquelle les droits imposés sur les navires canadiens allaient être diminués, il s'est produit un accident qui a interrompu les négociations, mais elles peuvent être reprises d'un moment à l'autre. Depuis nous avons été continuellement dans l'attente de la réouverture des négociations ; le retard est dû principalement aux nombreux changements d'administration. Le ministre chargé de ces négociations a été changé mainte et mainte fois. Lorsque le gouvernement espérait arriver presque immédiatement à une conclusion favorable pour le Canada, cette attente était trompée par un changement politique ou un accident quelconque.

Le gouvernement de Sa Majesté ne saurait dire dans quelle semaine, quel jour ces négociations peuvent être reprises et, par conséquent, il est de la plus grande importance d'avoir continuellement sur les lieux un fonctionnaire connaissant la question ainsi que les vues générales du Canada.

Supposons, pour un instant, qu'un agent se rende de France en Angleterre pour rouvrir des négociations relatives à leurs traités de commerce, les honorables messieurs comprendront l'inconvénient qu'il y aurait à retarder les négociations jusqu'à l'arrivée du représentant du Canada, si toutefois la chose était possible, ce qui n'est pas.

Nous devons avoir en Angleterre un fonctionnaire prêt à agir au premier moment, siégeant auprès du négociateur et étant continuellement consulté par lui. Comme nous devons le savoir, si nous n'avons pas un représentant à l'endroit choisi pour la conférence, comme l'Angleterre ne peut attendre que le Canada envoie un de ses ministres ou un représentant car elle ne peut se plier à notre convenance, les négociations se feront sans nous.

Toujours nous devons être prêts. Des arrangements doivent probablement se faire entre la France, l'Espagne, l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique et la Suisse, qui dureront des années ; si nous désirons assister aux négociations, de leur début à leur conclusion, nous devons toujours avoir notre ministre là, ou bien

SIR JOHN A. MACDONALD.

nous reviendrons aux anciens jours, alors que le gouvernement impérial agissait de son propre mouvement, sans prendre conseil, ou bien encore nous aurons à communiquer par écrit.

Les avantages que nous retirerons, en ayant un représentant résident, sont tellement évidents, et les désavantages que nous éprouverions en nous privant des services de ce fonctionnaire sont si grands, que je suis surpris de l'opposition que rencontre ce projet.

Je puis assurer l'honorable monsieur—s'il est besoin d'assurance—que ni sir Alexander Galt, ni aucun autre ministre que pourrait nommer le Canada, ne pourront en aucune manière, obliger ou engager le Canada, par induction ou autrement, directement ou indirectement, si antérieurement ou postérieurement, le parlement n'a pas donné son assentiment à leurs actes.

S'il est important que nous ayons toujours quelqu'un pour nous représenter dans la mère-patrie, s'il est important que nous ayons toujours un officier possédant les attributions que j'ai indiquées, pour surveiller, organiser et faire fonctionner avec profit pour le Canada notre système d'émigration, et si nous pouvons épargner la dépense des sommes énormes indiquées par l'honorable ministre des finances, pouvons-nous nommer un fonctionnaire plus apte que sir Alexander Galt.

Il est en relations excellentes avec le bureau des affaires étrangères, par l'entremise duquel doivent se conclure toutes les négociations avec les autres pays et à la suite du succès de ses négociations, lors du règlement de l'affaire des pêcheries, il est devenu pour ainsi dire attaché à ce bureau.

Je puis dire à l'honneur de l'ancienne administration et des honorables députés de la gauche qu'ils l'ont choisi parce qu'ils connaissaient ses aptitudes remarquables. Quant à son discours de Montréal et aux vues qu'il a exprimées relativement au Zollverein impérial, il peut certainement y avoir différence d'opinion.

Dans tous les cas, le Canada n'aura pas à souffrir si un arrangement de ce genre pouvait se faire, lorsque le Nord-Ouest sera colonisé ; ce serait une excellente chose pour le Canada d'obtenir le contrôle du marché anglais, si l'Angleterre voulait y consentir ; ce serait un grand bien

pour le Canada s'il pouvait seul approvisionner ce marché.

M. MILLS : Je croyais que la politique du gouvernement était de trouver un marché dans le pays.

SIR JOHN A. MACDONALD : Notre politique est de faire prospérer nos industries de façon à pourvoir à notre propre consommation et à envoyer le surplus en Angleterre. C'est la politique des Etats-Unis, c'est la politique au moyen de laquelle ils rivalisent avec l'Angleterre et contrôlent ses propres marchés, et c'est le résultat auquel nous arriverons petit à petit, en continuant à mettre vigoureusement en force notre politique nationale.

Des manufactures surgissent dans toutes les parties du Canada et je pense que si la population en général soutient avec autant de zèle que de cœur la politique nationale, nous serons à même, avant peu, d'envoyer sur les marchés étrangers nos céréales de même que les produits des manufactures canadiennes.

Les honorables messieurs de la gauche sont toujours prêts à désespérer du pays, ils semblent n'avoir aucune confiance en son avenir, ils ont perdu l'espérance et, comme on le sait l'espérance et la foi ne peuvent être séparées.

Je crois, et j'ai la foi la plus inébranlable dans le développement et la prospérité de nos manufactures et industries, dans l'augmentation de la richesse de notre pays, qui en sera la conséquence, dans le bien-être de notre peuple qui trouvera sans peine du travail, et dans notre avancement rapide dans la voie du progrès et de la prospérité.

M. HUNTINGTON : Je crois que l'honorable premier ministre se trompe en disant que nous n'avons ni espérance, ni foi, ni confiance dans notre pays. C'est en l'honorable ministre que nous n'avons ni foi ni confiance, et depuis qu'il a l'appui d'une forte majorité il se soucie peu de notre appréciation, parce que le pays n'a pas l'occasion d'exprimer son opinion. L'honorable monsieur était autrefois aussi plein d'espérance comme libre-échangiste, qu'il l'est aujourd'hui comme protectionniste.

Je ne voudrais rien dire d'offensant mais je me souviens d'une occasion qui n'est pas encore très éloignée. J'étais obligé de quitter la Chambre pour quelques instants et j'ai entendu l'honorable ministre s'écrier : le lâche !

S'il était demeuré à son siège, j'aurais aimé à recevoir de lui une explication, au sujet d'une expression dont j'ai pris note. Il appelle le Canada un "royaume auxiliaire" de l'empire.

M. PLUMB : Ce sont les mots dont il s'est servi et qu'il entendait employer.

M. HUNTINGTON : J'aimerais à recevoir des explications de l'honorable député de Niagara (M. Plumb) au sujet de la signification de "royaume auxiliaire," et il devrait accompagner son explication de quelques exemples. Si le très honorable monsieur m'avait fait l'honneur d'attendre, j'aurais aimé à savoir quelle serait la position du Canada comme "royaume auxiliaire" de l'empire anglais ; peut-être que l'honorable député de Niagara, voudra prendre sa place, ce dont il ne peut manquer d'être enchanté.

Le haut commissaire que l'honorable premier ministre a envoyé en Angleterre, doit-il parler d'un "royaume auxiliaire?" L'expression de "royaume auxiliaire" implique-t-elle une idée d'infériorité? Ce sont là des questions importantes. Ces expressions, qui n'auraient aucune signification, si elles paraissaient dans un article de journal, ne doivent pas être employées ainsi à la légère, puisqu'elles ont été employées par l'honorable premier ministre, la Chambre a droit d'en demander la signification.

J'ai écouté jusqu'à la fin le discours du très honorable ministre et je me demandais comment il expliquerait celui prononcé à Montréal par le haut commissaire. Comme la Chambre ne l'ignore pas, j'ai ce fonctionnaire en haute estime ; c'est un de mes amis personnels depuis de longues années et je le considère comme l'un des hommes publics les plus éminents du pays. La Chambre est-elle satisfaite de l'explication de l'honorable chef du gouvernement relative au discours prononcé par sir Alexander Galt, au dîner qui lui a été offert, alors qu'il avait un ministre à sa droite et un autre à sa gauche, ce qui nous fait supposer que ses paroles n'étaient que l'expression de l'opinion du gouvernement du pays?

Je me rappelle d'un temps où l'honorable monsieur dénonçait la nomination de tout agent à Londres. Son argument était alors que, dans l'intérêt de son bon fonctionnement, notre système de-

vait être élastique et non pas aussi particulièrement défini. J'étais disposé à ajouter foi à la vérité de cet argument, pensant que nous n'avions pas besoin d'agent à Londres, et que le fonctionnement de notre système d'émigration est satisfaisant et meilleur qu'il le serait si nous adoptions une politique plus stricte.

Ses opinions ne sont plus les mêmes aujourd'hui, mais il a négligé d'expliquer d'où provenait ce changement ; il n'a même pas déclaré qu'il avait changé sa manière de voir sur cette question ; bien plus, il n'a pas désavoué le discours de l'agent de Londres. Il nous a parlé moitié en plaisantant, moitié sérieusement au sujet de ce discours, mais il s'est gardé de nous dire si l'agent de Londres avait tort ou raison, en parlant comme il l'a fait à Montréal, et disant qu'il avait à remplir certains devoirs—le premier de tous étant de prendre soin, à Londres, des affaires financières du pays, dont l'administration allait être enlevée à des personnes qui s'en étaient bien acquittées depuis des années.

L'honorable monsieur nous a dit, qu'en vertu de l'Acte de la Confédération, le gouvernement britannique nous avait donné le pouvoir d'imposer des taxes et, par une adroite déduction, il a essayé d'en inférer que le gouvernement anglais ne pouvait conclure un traité de commerce pour le Canada sans le consentement du pays.

J'aimerais à savoir si la population doit être rendue anxieuse et perplexe par des déclarations de la sorte, venant du haut commissaire qui se rend en Angleterre, et si le très honorable premier ministre, en expliquant ce discours doit continuer à laisser le peuple dans l'ignorance de sa véritable position.

Je me rappelle que lorsque l'honorable député de Sherbrooke, qui est aujourd'hui le haut commissaire à Londres, proposa une résolution établissant qu'il était nécessaire, au point de vue commercial, que le Canada eût le droit de faire des traités, l'honorable premier ministre dénonça cette doctrine disant qu'elle était déloyale en même temps que dangereuse. J'aimerais à entendre ce soir, de la bouche de l'honorable premier, la confirmation de la déclaration de l'agent de Londres, établissant que ce point était gagné et qu'il se

rendait à Londres pour obtenir la sanction impériale.

J'aimerais à savoir si cette doctrine répugne autant à l'honorable premier qu'à une autre époque, lorsqu'il dénonçait ses anciens collègues, alors que l'honorable ministre des chemins de fer était devenu pâle d'inquiétude en considérant les dangers que cette doctrine faisait planer sur l'empire.

A cette époque le haut commissaire, alors député de Sherbrooke, fit remarquer au député de Kingston (sir John A. Macdonald), que la politique qu'il adoptait, vis-à-vis des Etats-Unis, était dangereuse. Il dit que nous ne réussirions jamais en adoptant une politique de représailles, et si mes souvenirs ne me trompent pas, il blâma le très honorable monsieur pour avoir dit que nos voisins du Sud étaient un peuple hostile.

Je voudrais donc savoir pourquoi le haut commissaire, se rendant en Angleterre en qualité de représentant, a déclaré que nos voisins du Sud, avec lesquels nous sommes unis par des relations commerciales, avec lesquels nous sommes continuellement et forcément en rapports, étaient un peuple hostile ou du moins peu amical. Obéissait-il à une inspiration du très honorable monsieur en parlant ainsi ?

En Angleterre, l'autre jour, il y avait une levée de boucliers de la presse entière, contre M. Gladstone, parce qu'on pensait qu'il s'était servi de paroles injurieuses à l'adresse de l'empereur d'Autriche, qui l'avait appelé "homme malfaisant" épithète à laquelle il répondit en disant qu'il n'avait pas pleine confiance en cet empereur. Nous savons qu'elles ont été les conséquences de ces paroles et combien de libéraux ont regretté ces expressions échappées dans un moment de colère.

Sera-ce donc toujours notre politique de dénigrer nos voisins et d'en parler comme d'un peuple hostile ? Mais malgré les opinions exprimées, il y a quelques années, par le très honorable monsieur et qui ont été répudiées l'autre soir par son honorable ami, le haut commissaire, nous avons la preuve qu'une politique de représailles n'est pas une bonne chose et pour ma part, je ne sais si mon opinion ne sera pas partagée par la population. Je me demande comment il se fait que les hommes publics de ce pays profitent de chaque occasion

pour exprimer la défiance que leur inspirent nos voisins du Sud.

Je serais heureux de savoir de l'honorable ministre si cette déclaration était bien placée dans la bouche de son commissaire ou convenable aux fonctions diplomatiques que, suivant son dire, il allait exercer.

Il est aussi un autre point que le très honorable monsieur a négligé d'expliquer : il a pensé qu'il serait mieux de garder le silence sur ce sujet. Tous nous savons qu'il est très clairvoyant et saisit chaque chose du premier coup d'œil—quoique quelques-uns d'entre nous n'admettent pas toujours qu'il ait raison.

Le haut commissaire a fait également remarquer que nous n'aurions jamais dû entreprendre de construire le chemin de fer du Pacifique, ou de coloniser le Nord-Ouest, sans le secours de l'Angleterre. Les ministres de la couronne qui étaient à ces côtés, lorsqu'il a fait cette déclaration, sont demeurés silencieux. Le haut commissaire exprimait-il l'opinion des honorables messieurs. Je pense que nous avons le droit de savoir s'ils partagent ou non cette opinion.

L'honorable monsieur nous a parlé en quelques mots du Zollverein, mais il n'a pas abordé de points importants. Le Zollverein serait certainement une chose enviable ; il nous ramènerait aux anciens temps, alors que ce pays ne possédait pas un gouvernement responsable, mais c'est peu de chose comparé à la question brûlante qui agite aujourd'hui la population. J'ai la conviction qu'il y a eu oubli de la part du très honorable monsieur, et c'est avec plaisir que je reprendrai mon siège pour entendre ses explications, après quoi je continuerai mes remarques.

Devons-nous comprendre que le haut commissaire ait fait un discours que le gouvernement approuve ou désapprouve ? Nous sommes dans les mêmes ténèbres que lorsque le très honorable monsieur nous a parlé d'un "royaume auxiliaire." Nous ne savons pas la signification de "royaume auxiliaire," nous ne savons pas ce qu'on entend par "haut commissaire" et nous tremblons en nous demandant ce que les grandes puissances nous réservent.

S'il est vrai que le haut commissaire doit demander que la construction du chemin de fer du Pacifique ou la colonisation du Nord-Ouest ne s'accomplissent pas

sans le secours de l'Angleterre, je ne puis expliquer le vote que nous avons donné l'autre jour, établissant que le chemin devait être continué, quelles que soient les conséquences qui pourraient en résulter.

Je parle pour moi, et non pour d'autre ; aussi je pense que le peuple sait tenir compte de tout cela, et qu'un jour viendra où il sera nécessaire d'expliquer, non seulement le discours du haut commissaire, mais la politique du gouvernement qui semble être en plein désaccord avec ce discours et sur laquelle nous ne connaissons littéralement rien.

Le haut commissaire, après avoir déclaré cela et bien d'autres choses, a laissé clairement à entendre que sa mission était de remplir ces fonctions, qu'il signala comme étant essentielles ; qu'il se rendait en Angleterre pour revendiquer la position à laquelle le Canada peut prétendre, c'est-à-dire, que l'Angleterre n'a pas le droit de conclure un traité de commerce sans l'assentiment de ce pays, et que l'Angleterre est tenue d'aider à la colonisation du Nord-Ouest qui, sans cela ne sera nullement colonisé.

Il va en Angleterre pour exposer ces faits au gouvernement anglais, et les honorables ministres ne sont pas disposés à nous dire si leur agent s'acquittera en effet de ces fonctions, si nous allons nous engager dans un conflit désespéré ou faire une halte.

Le discours du très-honorable monsieur m'a désappointé, et le pays partagera sans doute ma déception. S'il voulait faire un autre discours, j'ai la conviction que le pays serait charmé, surtout s'il était satisfaisant, car il faut croire qu'il partage la plupart des vues du haut commissaire, principalement pour ce qui a trait au chemin de fer du Pacifique.

M. BOULTBEE : Nous devons croire l'honorable député de Shefford (monsieur Huntington) lorsqu'il dit que l'opposition en général a beaucoup d'espoir dans l'avenir du Canada, mais nous devons avouer qu'ils ont une singulière façon de la manifester.

Ils peuvent avoir les plus grandes espérances en notre avenir, mais l'honorable chef de l'opposition a employé six heures, il y a quelques jours, à faire la peinture la plus lamentable de l'état du Canada. Il l'a montré en pleine décadence, plongé dans les dettes, obligé de manquer de

parole, faute de posséder les moyens nécessaires pour faire face à ses obligations.

Alors l'ancien chef de l'opposition a employé des heures à lire de volumineux extraits de rapports, soigneusement choisis, ayant trait au Nord-Ouest, pour démontrer que les plaines fertiles de ce beau pays ne sont qu'un vaste désert.

L'honorable député de Shefford a parlé avec beaucoup d'aigreur de certaines remarques relatives à nos voisins. S'il existe quelque méfiance de ce côté de la ligne, s'il y a quelque animosité, causée par la conduite des Etats-Unis vis-à-vis du Canada, nous avons quelque raison d'entretenir ces sentiments. Dans les relations commerciales, du moins, ils n'agissent pas toujours en amis.

Mais s'il existe, de ce côté-ci de la Chambre un manque d'amitié fraternelle bien prononcée pour les Américains, c'est dû entièrement aux honorables députés de la gauche qui semblent considérer les citoyens des Etats-Unis plus que des frères et plus dignes de considération que la population du Canada. Tandis qu'il n'ont jamais un mot aimable pour le Canada, ils ne parlent jamais des Etats-Unis que dans des termes d'éloge et d'estime. Un pays peut-il prospérer lorsque ses principaux représentants n'ont pas un mot à dire en sa faveur?

Je proteste contre l'attitude assumée par les honorables députés de la gauche, elle est injuste et anti-patriotique et elle ne trouvera pas d'écho dans le cœur de notre population.

L'honorable député de Shefford ne peut s'empêcher de sourire en entendant l'honorable chef du gouvernement appeler le Canada un "royaume auxiliaire." Je ne suppose pas que le très honorable monsieur, lorsqu'il a employé ces mots, ait eu devant lui Webster ou Worcester, et il ne s'est pas rendu compte de leur signification exacte. Mais ce que la Chambre a compris et ce que comprend aussi l'honorable député de Shefford, et ce que la population du Canada et de l'Angleterre comprend aussi, c'est qu'en employant cette expression le très honorable monsieur a voulu dire qu'il avait l'espérance que le Canada deviendrait plus fort qu'il est maintenant, uni par le commerce et les relations commerciales, aussi bien que par les sentiments patriotiques à la Grande-Bretagne, que nous demeurerions toujours auxiliaires, que toujours nous for-

merions partie de l'empire, que nous ajouterions à la force de l'empire anglais, toujours fiers d'appartenir à une des plus grandes nations de la terre.

Mais cette nation n'est pas certaine de sa stabilité, elle ne peut y compter pour l'avenir, si les honorables messieurs de la gauche continuent à décrier nos institutions et à faire l'éloge de celles de nos voisins.

Il est proposé :

Que le dit bill soit lu maintenant la seconde fois.—(Sir John A. Macdonald.)

La Chambre se divise ainsi : pour 120, contre, 48.

Pour :

Messieurs

Abbott	Kranz
Angers	Lane
Allison	Langevin
Arkel	Little
Baby	Longley
Baker	Macdonald (King, IPE)
Bannerman	Macdonald (Vict., C.B)
Barnard	McDonald (CapBreton)
Beauchesne	McDonald (Pictou)
Bergeron	Macmillan
Bergin	McCallum
Bill	McQuaig
Bolduc	Macdougall
Boultee	McGreevy
Bourbeau	McKay
Bowell	McLennan
Brecken	McQuade
Brooks	McRory
Bunster	Masson
Bunting	Massue
Burham	Merner
Carling	Méthot
Caron	Montplaisir
Cimon	Moussau
Cockburn (N'land O.)	O'Connor
Colby	Orton
Connell	Quimet
Costigan	Patterson
Coughlin	Perrault
Coursol	Platt
Currier	Plumb
Cuthbert	Pope (Queen, I.P.E.)
Daly	Poupore
Daoust	Richey
Dawson	Robertson (Hamilton)
DeCosmos	Robinson
Desautniers	Rochester
Desjardins	Ross (Dundas)
Domville	Rouleau
Doull	Routhier
Drew	Royal
Elliott	Ryan (Marquette)
Farrow	Ryan (Montréal Centre)
Fitzsimmons	Rykert
Fulton	Shaw
Gault	Sproule
Gigault	Stephenson
Girouard (Jacq. Cartier)	Tasse

Girouard (Kent, N.B.)	Tellier
Grandbois	Thompson (Cariboo)
Hackett	Tilley
Hilliard	Vallée
Hooper	Vanasse
Houde	Wade
Ives	Wallace (Norfolk S.)
Jackson	Wallace (York O.)
Kaulbach	White (Cardwell)
Keeler	White (Kenfrew Nord.)
Kilvert	Williams
Kirkpatrick	Wright. —120.

CONTRE :

Messieurs

Anglin	LaRue
Bain	Laurier
Béchar	Macdonell (Lanark N.)
Blake	Mackenzie
Borden	McIsaac
Bourassa	Malouin
Brown	Mills
Burpee (St. Jean)	Oliver
Burpee (Sunbury)	Olivier
Cameron (Huron Sud)	Paterson (Brant Sud)
Cartwright	Pickard
Casey	Rinfret
Chandler	Robertson (Shelburne)
Cockburn (Muskoka)	Rogers
Coupal	Ross (Middlesex Ouest)
Dumont	Rymal
Fiset	Scrivner
Flynn	Skinner
Gillmor	Smith (Selkirk)
Gunn	Thompson (Haldimand)
Guthrie	Trow
HaIdow	Weldon
Killam	Wiser
King	Yeo. —48

La question est résolue dans l'affirmative.

Le bill est lu la seconde fois.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour considérer la résolution suivante :

Qu'il est à propos de prescrire que le traitement du haut commissaire du Canada pour le Royaume-Uni, soit fixé à dix mille piastres par année.

(En comité.)

Il est ordonné que la résolution soit rapportée.

La Chambre reprend ses délibérations.

(En Chambre.)

Résolution rapportée et renvoyée au comité général sur le bill 88.

Bill considéré en comité, rapporté, lu la troisième fois et adopté.

BILL A L'EFFET D'AMENDER L'ACTE CONCERNANT LE PILOTAGE.

[BILL No. 116]

(M. Pope, Queen, I. P.-E.)

La Chambre se forme de nouveau en comité général pour considérer ce bill.

(En comité.)

M. WELDON : Le système actuel est très satisfaisant pour notre port. Dès qu'un pilote se rend coupable d'une infraction aux règlements, il est traduit devant la commission et une enquête se fait immédiatement.

En vertu de la nouvelle loi, le pilote se trouve à la merci de la commission, qui peut décider que sa licence ne soit pas renouvelée, après qu'il n'a épargné ni peine ni travail pour l'obtenir.

La résultat de tout ceci sera que la classe des pilotes ne se recrutera plus que parmi des hommes sans capacité, incapables de prendre soin d'un navire.

Lorsqu'un pilote monte à bord d'un navire, il est responsable non-seulement du bâtiment, mais de son chargement et de la vie de son équipage; il est donc important d'avoir des hommes capables, et il est nécessaire que l'on fasse comprendre aux pilotes que leur intérêt est de bien se conduire et qu'à cette condition ils peuvent compter sur une position permanente.

Nous ne pouvons espérer avoir des hommes compétents si leur place est incertaine et s'ils se trouvent à la merci du bureau.

M. McDONALD (Picton) : Je n'ai pas l'intention d'entamer une discussion sur la capacité des pilotes. Il m'est impossible d'apprécier la force des objections soulevées par l'honorable préopinant, à moins qu'elles aient pour but d'accuser le bureau qui dirige cette branche du service civil de corruption et d'incompétence.

Le seul changement que nous nous proposons de faire est celui-ci : le bureau qui doit exercer son contrôle sur les pilotes qui se trouvent sous une surveillance constante et immédiate, aura le pouvoir, lorsqu'il le croira juste, de refuser, à la fin de l'année, de renouveler la commission d'un pilote.

En vertu de la loi actuelle, un pilote peut perdre sa licence pour cause valable, et non autrement, ce qui est parfaitement raisonnable. Ce bill pourvoit à ce qu'il soit renvoyé, pour cause valable, à la fin de l'année, ou à ce que les commissaires renouvellent sa licence à cette époque, s'il y a lieu. Il m'est impossible d'admettre que la nouvelle loi entraîne une injustice, car si un pilote est démis sans cause, il a droit d'exiger une enquête.

Nous devons supposer que si un pilote a donné quelques motifs de plainte, dans le courant de l'année, il sera traduit devant la commission qui, après avoir examiné la nature de l'offense, les circonstances dans lesquelles elle a été commise, le suspendra ou annulera sa commission, à la fin de l'année.

Pour maintes causes, l'ivresse en premier lieu, un pilote s'expose à perdre sa commission. En vertu de ce bill le bureau peut renvoyer un pilote coupable de négligence, ou convaincu d'avoir des habitudes déréglées, ou pour toute autre raison de nature à établir qu'il est incapable de remplir les fonctions qui lui ont été confiées.

Comme auparavant, les pilotes se trouvent sous le contrôle de la commission; ce bill donne simplement au bureau le pouvoir d'agir sommairement vis-à-vis d'un pilote qui, pour une raison ou pour une autre, s'est rendu impropre aux fonctions qui lui sont confiées.

Je dois ajouter qu'à la suite des représentations du bureau, j'ai cru qu'il était de mon devoir d'exposer au ministre les difficultés que suscitaient aux commissaires la loi actuellement en force, et c'est à leur demande que je présente ce bill qui entraîne des réformes depuis longtemps demandées.

M. ANGLIN : Il est bon d'accorder certains pouvoirs aux commissaires, mais le bill qui est présenté entraîne des abus, attendu qu'il leur permet, sans raison valable et sur un simple soupçon, d'enlever à un pilote sa commission qu'il a obtenue après de longues années d'apprentissage et de travail. Il est de la plus haute importance que les pilotes soient des hommes compétents et que les commissaires aient le droit de suspendre ceux d'entre eux qui se rendent coupables de négligence ou d'intempérance.

Les pilotes des provinces d'en-bas forment une classe nombreuse et généralement respectable, mais jusqu'à un certain point, ils se trouvent en antagonisme avec les propriétaires de navires et les consignataires de la cargaison, qui font tout en leur pouvoir pour amener la réduction de leur tarif.

Ces derniers sont continuellement des compromis et souvent prennent des arrangements avec un pilote pour conduire leurs navires au-dessous du tarif. Ce bill les mettra à la merci des propriétaires et

M. McDONALD.

des consignataires parmi lesquels se recrutent en grande partie les commissaires. Ainsi donc, ces hommes avec lesquels les pilotes se trouvent en antagonisme auront le pouvoir de faire des nominations arbitraires et de supprimer les commissions sans raison valable.

J'espère que la Chambre ne permettra pas l'adoption d'une loi semblable.

M. BLAKE : Pourquoi ne pas appliquer les clauses de la loi à la province de Québec ?

M. POPE (Queen, I. P.-E.) : Parce que les bureaux de cette province sont composés d'une façon complètement différente de ceux des provinces maritimes. Quant aux remarques de l'honorable représentant de Saint-Jean, N.B., qui insiste sur la nécessité d'avoir des pilotes compétents, afin de ne pas mettre en danger la vie des passagers et de ne pas exposer les cargaisons, et qui s'oppose à ce que les marchands et les armateurs soient commissaires, je crains qu'elles n'aient un effet complètement différent de celui qu'il en espérait.

Puisque les commissaires sont recrutés généralement parmi les marchands et les propriétaires, ils feront leurs efforts pour n'avoir qu'un des pilotes tempérants et expérimentés. Leur intérêt leur dictera cette ligne de conduite et je pense qu'en se plaçant ce point de vue, il y a beaucoup à dire en faveur de la question.

Les commissaires sont généralement les hommes les plus influents de la ville ; ils ont donc un droit acquis à la confiance. Les clauses de la loi actuellement en force, ne permettent pas à la commission de suspendre un pilote, accusé d'ivrognerie, sans ouvrir une enquête excessivement coûteuse ; le bill que je présente fera disparaître cet inconvénient et supprimera de longues formalités et des frais élevés.

M. KILLAM : Je désire attirer l'attention de mes honorables amis de Québec sur le fait qu'il a quelques instants, lorsqu'ils ont cru que le bill s'appliquait à leur province aussi bien qu'aux provinces maritimes, ils se sont écriés ? retirez-le ! retirez-le ! Maintenant qu'ils s'aperçoivent qu'il n'en est rien, ils ne prononcent pas un mot.

Ils avaient eu, au premier abord, que le bill s'appliquait à leur province et ils n'ont pas su maîtriser leur indignation. J'en appelle aux honorables députés ; comment se fait-il qu'ils ne trouvent

aucune objection à cette loi, du moment qu'elle n'affecte que les provinces maritimes ?

M. ANGERS : C'est avec plaisir que j'ai entendu l'honorable député qui vient de prendre son siège pousser le cri d'alarme. Je crois que si nous avons jamais besoin de secours, il fera pour nous ce que je vais essayer de faire aujourd'hui pour sa province. J'ai la conviction que l'honorable ministre de la justice n'a pas changé ses intentions, relativement à l'application du bill.

Jamais il n'a voulu imposer ses clauses à la province de Québec ; l'erreur qui s'est répandue à ce sujet est due à une faute d'impression et je sais de source certaine que lorsque l'honorable ministre a présenté la loi, il voulait l'appliquer à tout le Canada, à part la province de Québec.

Si je prends la parole sur cette question, il doit être bien entendu que je ne suis mu par aucun intérêt personnel ; je ne représente ni les marins, ni les armateurs de la province de Québec, et l'opinion que je puis donner est celle d'une personne détachée de toute espèce d'intérêt. A mon avis le bill aura des conséquences funestes.

Je m'oppose au principe sur lequel il repose, car bien qu'il n'affecte pas la province de Québec, rien ne dit que l'an prochain, ses clauses ne lui seront pas appliquées.

Quel est le but de ce bill, si ce n'est de priver les pilotes de droits acquis en donnant aux commissaires le pouvoir de supprimer leur licence.

Voici une de ses clauses principales : "Aucune des licences accordées avant l'adoption de l'Acte ne sera en force pour plus d'un an." Est-il juste qu'un pilote fasse un apprentissage long et dispendieux s'expose à des dangers de chaque jour, en se rendant à la rencontre des navires, tout cela avec la conviction qu'il court le risque de perdre sa licence à la fin de l'année. Le projet de loi repose, à mon avis, sur un principe dangereux.

On a prétendu qu'un des avantages de la nouvelle loi est de supprimer les frais d'enquête. Est-il jamais trop dispendieux de rendre justice à un citoyen ; les pilotes doivent-ils être mis en dehors du droit commun ? Existe-t-il un citoyen qui puisse être privé d'un droit acquis sans forme de procès. Veut-on m'enlever, à moi, le droit de plaider devant les cours

de justice, sans m'avoir traduit devant le conseil du barreau. Est-il juste de mettre un pilote à la merci de commissaires qui peuvent le destituer, sachant qu'il appartient à une classe dont les intérêts sont en antagonisme avec ceux des propriétaires de navires.

Le bill donne un pouvoir arbitraire aux commissaires qui, sans raison valable, peuvent refuser de renouveler une licence.

Il a été question d'une enquête faite sur la conduite d'un pilote accusé d'avoir négligé d'accomplir les devoirs de sa charge. A Québec, presque chaque semaine, des enquêtes de ce genre sont instituées. Les plaintes sont nombreuses, à cause de la difficulté de la navigation et les enquêtes dont les frais ne dépassent pas cinq ou dix piastres durent une heure ou deux. Ce ne sont certainement pas des frais exagérés.

Ainsi donc, à l'avenir, un pilote peut être privé de sa licence sans la moindre cause. Dans les statuts de 1873, nous avons une loi établissant les raisons pour lesquelles un pilote peut être démis et privé de sa commission. Elle n'a pas été adoptée à la légère, elle a été sérieusement étudiée par la chambre de commerce de Québec, et le bureau du port de Montréal, et ses clauses s'appliquent aux provinces maritimes.

Elle énonce le genre des plaintes qui peuvent être portées et la manière en laquelle elles doivent être jugées, mais la loi que l'on veut faire adopter oblige le pilote à renouveler sa licence chaque année. En vertu de ce système, le pilote le plus habile ne peut être sûr du lendemain. Il ne peut s'exposer aux dangers avec le même courage, sachant que par un simple caprice des commissaires il est exposé à perdre son permis.

Je remarque une autre clause établissant qu'à l'avenir aucun pilote ne pourra être nommé maître de havre. Je ne puis comprendre le motif de cette exclusion, car un pilote, plus que n'importe qui, réunit les qualités nécessaires pour s'acquitter convenablement de l'emploi.

J'espère que l'honorable ministre voudra bien reconsidérer ce projet de loi, et j'ai la conviction qu'il ne pourra faire autrement que de conclure qu'il n'est pas juste de priver les pilotes des provinces maritimes, dont il est un des représentants, de leurs droits acquis.

M. BLAKE : Je ne voudrais pas que cette loi soit adoptée durant cette session. Elle affecte vivement la position des pilotes, ceux de la province de Québec exceptés.

La loi de 1873 donne au pilote le droit de remplir les fonctions de sa charge, droit qu'il s'est acquis au prix d'un travail considérable, après s'être exposé à de nombreux dangers et avoir fait l'achat très coûteux d'une embarcation pour se rendre à la rencontre des navires. Elle lui donne droit à une commission qui reste valide jusqu'à ce qu'il ait atteint l'âge de soixante-cinq ans, et ensuite il peut se la faire renouveler d'année en année.

C'est aller beaucoup trop loin que de demander l'adoption d'une loi qui changera radicalement la position de nos pilotes. Elle n'a été présentée qu'hier seulement et sans aucun doute les honorables membres de cette Chambre n'ont pas eu le temps de l'étudier d'une façon convenable.

Les plaintes qui ont été faites contre la loi actuelle ne proviennent que d'un port ; elles ont sans doute pour motif des questions purement locales.

Cela établi, il me semble qu'il serait plus sage de considérer ce projet de loi à une autre session.

SIR JOHN A. MACDONALD : A la suite des objections sérieuses faites contre le bill et des remarques de l'honorable député de Durham-Ouest, il me semble que le comité devrait se lever et rapporter progrès.

M. McDONALD (Pictou) : Les observations de l'honorable député de Durham-Ouest ont beaucoup de force et nous n'avons nullement l'intention d'insister pour forcer la Chambre à adopter une mesure de cette importance sans avoir eu le temps de l'étudier suffisamment.

Toutefois les différentes objections qui ont été soulevées n'ont aucunement changé ma manière de voir au sujet de l'importance de la loi, qui ne s'applique aucunement à la province de Québec et dont le seul but est de restituer à la province de la Nouvelle-Ecosse les pouvoirs qu'elle possédait avant l'adoption de la loi de 1873. Je ne m'oppose nullement à ce que la province du Nouveau-Brunswick soit également exemptée et qu'elle jouisse des privilèges qu'elle réclame avec tant d'énergie.

Le comité peut se dissoudre, rapporter

M. BLAKE.

progrès, ou bien déclarer que les clauses du projet de loi ne s'appliquent qu'à la Nouvelle-Ecosse.

Il est ordonné de rapporter progrès.

(En Chambre)

Il est rapporté progrès.

SUBSIDES.

GOVERNEMENT CIVIL.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité.)

209	Département de la justice— Appointements d'un commis de seconde classe ancienne et d'un commis de seconde classe cadette, à dater du 1er juillet 1879 et du 1er janvier 1880, respectivement	\$1,525 00
210	Bureau de l'auditeur-général— Somme additionnelle pour dépenses contingentes	500 00
211	Département des postes— Somme additionnelle pour appointements.....	1,025 00
212	Commission du service civil— Pour appointements.....	600 00

ADMINISTRATION DE LA JUSTICE.

213	Dépenses se rattachant à l'exécution de la loi à l'effet de mieux prévenir les crimes ..	\$300 00
-----	--	----------

PÉNITENCIERS.

214	Colombie britannique— Instituteur	\$200 00
215	Saint-Jean, N.-B.— Achat de millet à balais.....	2,200 00

LÉGISLATION.

216	Somme additionnelle pour papeterie à l'usage des membres du parlement.....	\$1,546 31
217	Impression des lois criminelles.....	2,500,00

IMMIGRATION ET QUARANTAINE.

218	Frais de réparations à l'hôpital des immigrés à l'Île-aux-Perdrix, Saint-Jean, N.-B	\$1,000 00
219	Pour rembourser en partie, les frais considérables faits en 1874-75, par le gouvernement du Nouveau-Brunswick, pour l'immigration..	10,000 00

En réponse à SIR RICHARD J. CARTWRIGHT,

SIR SAMUEL L. TILLEY : En 1872 il a été conclu un arrangement entre le gouvernement fédéral et les différentes provinces par lequel il a été décidé qu'une

somme de \$70,000 devait être consacrée à l'encouragement de l'émigration. Le Nouveau-Brunswick a fait de louables efforts et a dépensé des sommes considérables pour attirer l'émigration.

Comme on le sait, les vapeurs de la ligne Allan ne font pas escale dans les ports de cette province. L'octroi a été retiré, mais le gouvernement du Nouveau-Brunswick ayant dépensé de \$65,000 à \$70,000 pour favoriser l'émigration, le gouvernement a examiné ses réclamations et a jugé à propos de demander au parlement un crédit de \$10,000.

Cette province, comme je l'ai dit, a dépensé des sommes considérables, sur la foi de la promesse que le montant de \$70,000 serait affecté à l'émigration.

M. MACKENZIE : Il ne s'agit pas d'un crédit annuel, mais d'une obligation. Ce crédit n'était que pour une année ; il pouvait être refusé la session suivante. Il n'a pas été donné aux autres provinces. Pourquoi serait-il accordé au Nouveau-Brunswick en particulier qui, raisonnablement et légalement parlant n'y avait aucun droit ?

SIR SAMUEL TILLEY : Les autres provinces se trouvent placées dans une position différente. L'honorable député de Lambton dit que nous n'avons pas contracté d'engagement légalement reconnu.

Je me souviens qu'autrefois il s'est opposé au crédit et que lorsqu'il s'est produit un changement de gouvernement, le crédit n'a pas été de nouveau demandé. Toutefois le gouvernement du Nouveau-Brunswick n'ayant été nullement prévenu que cette administration n'avait pas l'intention de remplir ses engagements, a agi comme si rien ne s'était produit. Il n'en a pas été ainsi pour la Nouvelle-Ecosse.

M. MACKENZIE : Quelle preuve avez-vous de cela ?

SIR SAMUEL L. TILLEY : Nous nous sommes enquis de la chose. Je doute que la Nouvelle-Ecosse ait dépensé une partie considérable du montant qu'elle a reçu du gouvernement fédéral.

Si le Nouveau-Brunswick s'était trouvé dans la même position que la province voisine et n'avait pas dépensé plus qu'il n'a reçu, sa réclamation ne serait pas admissible, mais comme le contraire existe, il a droit aux égards du gouvernement.

M. ANGLIN : Cette année le Nou-

veau-Brunswick a dépensé une somme élevée, je pourrais dire exagérée, si l'on prend en considération le chiffre de sa population et le nombre d'émigrants qu'il a attirés. Il a commis une extravagance blâmable en ne demandant des émigrants qu'à l'Ecosse. On y a reçu quelques émigrés danois ou anglais, mais on n'a rien fait pour attirer les Irlandais.

Il y avait réjouissances à bord des navires, les émigrants étaient reçus avec le plus vif enthousiasme, et de Saint-Jean jusqu'à l'endroit où ils allaient s'établir, ils étaient l'objet d'une série d'ovations. On leur construisait des habitations et l'on défrichait les terrains qu'ils devaient occuper. Une année ne s'était pas écoulée que ces intelligents colons écossais—récru-tés parmi la meilleure classe des émigrants européens—avaient de nouveau besoin d'assistance.

Ces colons, comme je l'ai dit, appartiennent à une catégorie on ne peut plus respectable, mais leur émigration a causé des dépenses exagérées.

Sans aucun doute le Nouveau-Brunswick se reposait sur la promesse implicite du gouvernement dont la politique, depuis quelques années, était d'accorder des subventions aux différentes provinces afin de les encourager à favoriser l'émigration. C'est aussi avec la conviction que le subside serait continué, que le gouvernement provincial a dépensé une somme aussi considérable, et il a droit évidemment à une somme équivalant à la subvention d'une année. J'ai toujours maintenu que cette réclamation méritait d'être prise en considération.

M. DOMVILLE : Si le Nouveau-Brunswick doit avoir justice, pourquoi l'honorable député de Gloucester élèverait-il la voix.

L'item est adopté.

ARTS, AGRICULTURE ET STATISTIQUE.

220 Exposition de Paris (à voter de nouveau) \$25,000

MILICE.

DÉPENSES SPÉCIALES.

221 Frais de service spécial dans les territoires du Nord-Ouest se rattachant à l'organisation de la milice pour la protection des colons \$4,000

En réponse à sir RICHARD J. CARTWRIGHT,

M. BOWELL : Ce montant a été

dépensé pour organiser des compagnies, au moment où l'on redoutait une révolte des sauvages.

L'item est adopté.

222 Frais de conversion de canons à âme lisse en canons Palliser de 64, et de la fabrication de deux canons 7 pouces de 8½ tonnes avec affûts \$16,500

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Si le gouvernement entreprend la fabrication de canons de 8½ tonnes, il s'engage dans une entreprise au-dessus de ses forces, attendu que les fonderies du pays ne présentent pas les moyens nécessaires. N'y aurait-il pas une erreur de chiffre ?

M. BOWELL : La dépense pour convertir un canon à âme lisse en canon Palliser de 64 est de \$650. Le même travail reviendrait en Angleterre à \$850. M. Gilbert, qui s'est chargé de l'entreprise, a reçu également un contrat pour la fabrication de canons de 2.8½ tonnes dont le coût sera de \$6,000 chacun.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : A combien reviendraient ces canons si on les commandait à l'arsenal royal ?

M. BOWELL : Il m'est impossible de le dire immédiatement.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : J'espère recevoir les informations demandées, lorsque la Chambre sera appelée à donner son concours à ce crédit. C'est risquer beaucoup trop que d'entreprendre la fabrication de canons de ce calibre. Comme on le sait le plus léger défaut dans un canon peut donner lieu aux accidents les plus graves.

SIR JOHN A. MACDONALD : Ils seront essayés avec soin par le colonel Strange.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Je pense qu'il est difficile de faire fabriquer ces canons pour un prix aussi bas que celui pour lesquels nous pourrions les acheter.

M. BOWELL : Ils sont garantis comme étant tout aussi bons que ceux que nous pourrions acheter.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Mais le prix n'est pas le même.

M. BOWELL : Je ne le prétend pas non plus. Avant d'être acceptés, les canons seront essayés avec le plus grand soin.

M. CASEY : Le gouvernement a-t-il l'intention de faire fabriquer deux ou trois canons chaque année.

M. BOWELL.

M. BOWELL : Non :

M. ANGLIN : Où ces canons seront-ils placés ? Dans les parcs d'artillerie ? Le gouvernement ne possède-t-il pas un nombre suffisant de canons.

M. BOWELL : C'est une chose dont je m'assurerais.

L'item est adopté.

223 Frais de transport occasionnés par l'échange des écoles d'artillerie des batteries "A" et "B," entre Québec et Kingston \$ 2,000

Dépenses ordinaires.

224 Instruction militaire—Crédit supplémentaire pour l'exercice courant 2,520

225 Dépenses contingentes—Gratification au canonnier Dempster, de la batterie de campagne de Toronto, en considération de blessures reçues aux exercices en 1879-80 et dues à la décharge accidentelle d'un canon. 400

CHEMINS DE FER ET CANAUX—IMPUTABLE SUR LE CAPITAL.

Chemins de fer.

226 Chemin de fer Intercolonial—Prolongement jusque dans Halifax 5,500

Somme additionnelle, au compte de la construction 29,000

Matériel roulant, embranchement de la Rivière-du-Loup 159,100

227 Chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard—Prolongement jus- qu'au brise-lames de Souris.... 2,000

228 Chemin de fer canadien du Paci- fique—Embranchement Pembina 25,000

Matériel roulant 120,000

Explorations 75,000

CHEMINS DE FER ET CANAUX—IMPUTABLE SUR LE REVENU.

Chemins de fer.

229 Divers — Explorations, inspec- tions 2,000

TRAVAUX ET ÉDIFICES PUBLICS—IMPU- TABLE SUR LE REVENU.

231 Edifices du parlement—Dom- mages causés par l'incendie.... 12,000

M. MACKENZIE : Pour quelle raison M. Gilmour, l'ingénieur, a-t-il été destitué ?

M. LANGEVIN : Je ne puis répondre à cette question; il a été démis avant mon retour d'Angleterre.

M. MACKENZIE : Je pense que cette destitution est l'une des plus criantes qui se soit produite. J'ai la conviction qu'elle

ne peut avoir d'autres causes que des motifs politiques. Un des résultats immédiats de la destitution de cet employé prudent et expérimenté a été l'incendie qui s'est produit dans ces édifices à la suite de la négligence de ceux qui l'ont remplacé. Il a été recommandé par le surintendant des ateliers du Grand-Tronc, qui le représentait comme un homme excessivement soigneux, ayant des habitudes régulières. Destitué sans la moindre cause, il est resté plusieurs mois sans pouvoir trouver de travail, et la négligence de ceux qui avaient la garde de cet édifice a été la cause d'une dépense de \$12,000.

M. LANGEVIN : Je n'ai pas de doute que cette destitution a été motivée par quelque cause. Je procurerai à l'honorable député l'information qu'il demande.

M. BLAKE : On m'a dit que les pertes causées par l'incendie étaient loin de s'élever à \$12,000, mais qu'on avait profité de la circonstance pour décorer la Chambre, et que ces travaux avaient absorbé la plus forte partie de la somme.

M. LANGEVIN : Les pertes ne se sont pas élevées à \$12,000, mais une partie de la Chambre ayant été endommagée par le feu, nous avons dû renouveler toutes les décorations, afin qu'il y eût uniformité. Dans le cas dont il s'agit, l'eau tombant du toit avait endommagé une partie des décorations. Nous avons pensé qu'il était préférable de faire le travail convenablement et d'éviter les raccords afin de ne pas nous préparer des dépenses considérables pour l'avenir.

J'ai profité de l'occasion pour améliorer la ventilation de la Chambre, ce qui a nécessité des travaux coûteux. Nous avons aussi renouvelé une partie des vitres du plafond de la Chambre. Les décorations coûtent \$4,000, les tapis, \$4,000, les treillis en fil de fer pour protéger les vitres, etc., \$2,400.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : L'honorable monsieur a réussi dans ses réparations ; l'air de la Chambre est beaucoup plus pur que celui que nous respirions autrefois, mais je suis peiné de dire que du côté gauche de la Chambre nous avons ressenti toute la session un désagréable courant d'air. Il serait mieux, dans les temps froids, d'avoir moins de courants d'air.

M. LANGEVIN : Dans le cours des vacances, on fera des efforts pour remédier

aux défauts de la ventilation de la Chambre.

232 Amélioration du système de ventilation.....	\$4,200 00
223 Frais du service téléphonique— Édifices du parlement et des ministères.....	2,500 00

ÉDIFICES PUBLICS.

Nouveau-Brunswick.

234 Pénitencier de Dorchester— Somme additionnelle.....	\$31,500 00
Douane de Saint-Jean—Somme additionnelle.....	60,000 00
Bureau de poste de Frédéricton —Somme additionnelle....	6,000 00

Québec.

235 Fortifications de Québec et de Lévis—y compris les tra- vaux Dufferin—Somme addi- tionnelle.....	\$10,000 00
Entrepôt de vérification de Montréal—Balance non dé- pensée du crédit de 1878-79 reportée par mandat spécial Pénitencier de Saint-Vincent- de-Paul—Additions, modifi- cations et réparations.....	3,656 64 7,700 60

Ontario.

236 Ottawa—Musée géologique y compris l'achat d'un édifice Salles d'exercices d'Ottawa—A payer à la compagnie du gaz et à l'entrepreneur (balance)	\$30,000 00 879 49
Pénitencier de Kingston— Somme additionnelle, y com- pris la balance non dépensée du crédit de 1878-79.....	7,700 00
Ecole militaire de Kingston— Balance du crédit de 1878- 79, non dépensée le 30 sep- tembre 1879, et reportée par mandat spécial.....	3,107 11

En réponse à M. MACKENZIE,

SIR JOHN A. MACDONALD : Lors-
que le gouvernement se décida de mettre
en force l'acte adopté il y a deux ans, il
chercha un local convenable pour le mu-
sée géologique. Deux maisons lui étaient
offertes : l'hôtel Clarendon et l'hôtel Vic-
toria ; elles furent examinées par M.
Selwyn. Il fit un rapport dans lequel
il exposait que l'hôtel Victoria n'était,
ni assez solidement construit, ni assez
vaste.

On demandait \$30,000 pour cet édifice.
Le Clarendon a été offert pour \$20,000 et
c'est le prix que le gouvernement a payé.
Si je suis bien informé, sa construction a
coûté \$50,000 au propriétaire et une so-
ciété de prêt l'a évaluée à un prix plus
élevé que celui qui a été payé par le gou-
vernement.

Le rapport du directeur a été que l'édifice était parfaitement adapté aux fins auxquelles il devait être affecté. Le gouvernement a pensé que s'il désirait plus tard construire un joli musée, il pourrait se défaire de cet édifice à un prix raisonnable.

M. MACKENZIE : L'hôtel Clarendon ne présente pas les avantages indiqués par l'honorable monsieur. Un édifice bien plus beau a été adjugé, à la suite d'une vente pour recouvrement d'hypothèques, pour \$12,500. Sous bien des rapports, le "Clarendon" est un triste édifice, il n'est aucunement aménagé pour un musée. Les plafonds sont trop bas et l'éclairage laisse beaucoup à désirer. Sa position est également défavorable.

SIR JOHN A. MACDONALD : Cet édifice est solidement construit, et le rapport favorable présenté par W. Selwyn, suffit pour faire disparaître toutes les objections.

L'item est adopté.

Manitoba.

237 Pénitencier de Manitoba—Bois pour construire une clôture temporaire \$2,000

Colombie Britannique.

238 Pénitencier de Victoria [C. B.] montant de la somme accordée par les arbitres officiels à Kinsman et Styles 5,632

Edifices Publics en général.

239 Montant supplémentaire requis pour traitements et frais de voyage du personnel 5,000

Loyers, Réparations, etc.

240 Loyers, réparations, mobilier, chauffage etc.—Montant supplémentaire requis 45,000

241 Gaz, édifices publics, Ottawa—montant supplémentaire requis 5,000

242 Eclairage et chauffage. Rideau Hall—montant additionnel requis 3,000

Ports et Rivières.

243 Arichat ouest, comté de Richmond montant requis pour payer le traitement de l'inspecteur des travaux 500

Nouveau-Brunswick.

244 Rivière Oremocto—montant requis pour enlèvements d'obstructions par monsieur G. H. Miles 100

Port de Richibouctou—montant requis pour protection de la grève 800

SIR JOHN A. MACDONALD.

Draguage.

245 Provinces maritimes—Réparations particulières faites aux dragueurs 4,000

Divers.

246 Explorations et inspections—somme additionnelle 15,000

SERVICE PAR VOIE DE MER ET DANS LES EAUX INTÉRIEURES.

247 Dépenses se rattachant à l'enlèvement de la barque naufragée *Emigrant*, du havre de Charlottetown, Ile du Prince-Edouard \$325

PHARES ET SERVICE COTIER.

248 Quai et bâtiment du sifflet d'alarme à Head Harbour, Nouveau-Brunswick 5,000

249 Pour faire face aux réparations imprévues des phares dans le Golfe Saint Laurent et la Baie Miramichi endommagé par une tempête en octobre 1879 3,000

Pêcheries.

250. Protection des Pêcheries dans le golfe et le bas Saint Laurent... 3,000

Hopitaux de Marine.

251 Achat d'un terrain et d'un édifice destiné à servir d'hôpital de la marine à Alberton, Ile du Prince-Edouard 1,200

Divers.

260 Pour payer à M. E. Miall une nouvelle somme en considération de services se rattachant à la commission des pêcheries d'Haliac 500

En réponse à **SIR RICHARD J. CARTWRIGHT,**

M. BABY : Monsieur Miall a assisté à toutes les délibérations de la commission des pêcheries. J'ai pris connaissance de de tous les documents à l'appui de cette réclamation. Il est vrai que monsieur Miall a reçu son traitement et ses frais de déplacement, mais comme le dit sir Alexander Galt, il a rendu des services considérables et s'est occupé de préparer les documents nécessaires, les tableaux, etc.

M. MACKENZIE : Je m'oppose entièrement à ce crédit. Monsieur Miall a reçu un traitement, ses frais de déplacement ont été payés et il a obtenu en plus un millier de dollars. Cet octroi supplémentaire n'est donc motivé par aucune espèce de raison.

Pourquoi le gouvernement s'occuperait-il de cette réclamation, alors que l'ancienne administration a refusé de le faire.

Notre décision doit-elle être ainsi renversée. Ce fonctionnaire a été convenablement payé.

Tout employé salarié par le gouvernement est tenu de se rendre dans tous les endroits où sa présence est requise.

M. BURPEE : Les rapports ont été dressés sous le contrôle du département des douanes. Les employés de ce bureau ont été astreints à un travail supplémentaire. La seule indemnité qui leur ait été allouée se monte à \$140. Tous les tableaux, les informations, les statistiques ont été fournis par ce département ; la réclamation en question est donc entièrement hors de propos.

M. MACKENZIE : Je proposé que ce crédit ne soit pas accordé.

Cet amendement est rejeté.

L'item est alors adopté.

262 Pour payer à M. le juge Armour ses services professionnels dans l'affaire des frontières nord et ouest de l'Ontario.....\$2,000

M. MACKENZIE : C'est accorder une somme énorme pour une simple consultation. Ce monsieur a été nommé juge avant que le travail pour lequel cette réclamation est présentée ait été accompli.

M. BABY : Il est vrai que le juge Armour a été nommé au poste de juge avant la dernière audition de la cause devant les arbitres, mais il s'est occupé de la question et y a consacré beaucoup de temps. Il avait présenté une réclamation de \$5,000, mais l'honorable ministre de la justice a pensé qu'il était convenable de la réduire à \$2,000.

M. BLAKE : M. le juge Armour a consacré beaucoup de temps à préparer cette cause. Il m'a écrit maintes fois pour me demander ces ouvrages que je lui ai fait parvenir à sa résidence de Cobourg et il m'a consulté souvent sur les archives anglaises et canadiennes ayant rapport à la question.

L'item est adopté.

263 Pour rembourser \$105 à M. Blair Botsford, préfet, et \$66 à M. J. B. Foster, sous-préfet du pénitencier de Dorchester, dépenses dans leur visite au pénitencier de Kingston\$ 171

264 Secours à l'Irlande..... 100,000

M. ANGLIN : L'honorable premier ministre sait-il comment cet argent a été dépensé. Il paraît qu'on l'a affecté à l'achat de filets dans des districts où l'on

aurait pu mieux l'employer en achetant des provisions pour les victimes de la famine.

SIR JOHN A. MACDONALD : L'argent a été transmis au ministre des colonies qui, mieux que tout autre, devait savoir l'usage qu'il fallait en faire. On lui a dit qu'il était destiné à donner des secours immédiats aux victimes et conformément à une remarque faite par l'honorable monsieur, l'on a ajouté que cette distribution de secours ne devait affecter en rien les droits des personnes recevant de l'aide.

On nous a demandé si nous désirions que notre contribution fût versée au "Mansion House" ou au fonds de la duchesse de Marlborough, et nous avons répondu que nous nous en remettions entièrement au ministre et que nous serions satisfait si le crédit voté par nous était partagé entre ces deux fonds.

La réponse que nous avons reçue du secrétaire des colonies a été qu'un sous-comité avait été nommé par les administrations de ces deux fonds différents, afin de consacrer le crédit au but pour lequel il avait été voté. C'était donc, comme on doit l'admettre, la meilleure manière de disposer de la somme.

Nous n'avons pas encore reçu de rapport ; nous ne savons comment il a été employé ; nous ne connaissons que le mode de distribution.

L'item est adopté.

Il est ordonné que les résolutions soient rapportées.

La Chambre reprend ses délibérations.

(En Chambre).

Résolutions rapportées.

La Chambre s'ajourne à
deux heures dix minutes
du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 30 avril 1880.

M. l'Orateur prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

NOUVEAU DÉPUTÉ.

M. L'ORATEUR informe la Chambre que le greffier de la Chambre a reçu du

greffier de la couronne en chancellerie, un certificat de l'élection de Edward Holton, éc., devant représenter la circonscription électorale de Châteauguay.

EDWARD HOLTON, éc., député de la circonscription électorale de Châteauguay, ayant préalablement prêté le serment requis par la loi et signé le rôle qui le contient, prend son siège en Chambre.

BILL RETIRÉ.

Le bill suivant est retiré, avec l'assentiment de la Chambre.

Bill (No. 55) à l'effet de modifier l'acte 42 Vic., chap. 72, intitulé : "Acte concernant la compagnie d'assurance mutuelle du Castor et de Toronto contre l'incendie.—(M. McCarthy.)"

Il est ordonné de rembourser l'honoraire payé sur ce bill, moins les frais d'impression et de traduction.—(M. McCarthy.)

BILL RELATIF A LA NAVIGATION DANS LES EAUX CANADIENNES.

(M. Pope, I. P.-E.)

PREMIÈRE LECTURE.

La Chambre se forme de nouveau en comité général pour prendre en considération une résolution concernant la navigation dans les eaux canadiennes.

M. POPE (Queen, I. P.-E.) : Ce bill n'est qu'une simple copie des règlements en force en Angleterre. Il faut de toute nécessité que les règlements soient uniformes, afin d'éviter toute espèce de difficultés.

SIR ALBERT J. SMITH : Les ordonnances et règlements ayant été changés en Angleterre, il est nécessaire pour nous d'adopter les mêmes réformes. La loi actuellement, en force doit donc être révoquée. J'approuve entièrement le bill et je suggérerais à l'honorable ministre d'y ajouter une clause donnant au gouverneur en conseil le droit d'adopter les dispositions de l'acte de 1874, lorsqu'un changement sera nécessaire ; de cette façon on supprimera beaucoup de complications.

M. BLAKE : A la suite de ces explications il ne me semble pas que le bill doive rencontrer la moindre opposition, mais je crois que des lois de cette nature ne devraient pas être présentées à une époque aussi avancée de la session, car on ne peut pas leur accorder l'étude nécessaire.

L'honorable ministre de la marine et des pêcheries nous a présenté ainsi différents bills depuis quelques jours ; il faut espérer que celui-ci sera le dernier.

Le bill est lu la première fois.

M. L'ORATEUR.

BILL RATIFIANT LES ARRANGEMENTS CONCLUS AVEC LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU CANADA CENTRAL.

(Sir Samuel L. Tilley.)

PREMIÈRE LECTURE.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Je propose que la Chambre se forme en comité général pour prendre en considération certaines résolutions concernant une convention intervenue entre le gouvernement du Canada et la Cie du chemin de fer du Canada Central, le 3 octobre 1879. Il est inutile d'entrer dans de longs détails, la question se trouvant parfaitement exposée dans les résolutions dont je lirai les extraits suivants :

"RÉSOLU que, par un arrêté de Son Excellence le gouverneur-général en conseil, en date du dix-huitième jour d'avril, mil huit cent soixante et dix-huit, passé sous l'autorité de l'Acte trente-sept Victoria (1874), chapitre quatorze, intitulé : "Acte à l'effet de pourvoir à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique," et ratifié par une résolution de la Chambre des Communes du Canada, le septième jour de mai mil huit cent soixante et dix-huit, il est de fait prescrit que la Cie du chemin de fer du Canada Central aura droit de recevoir du gouvernement du Canada une subvention ou bonus de douze mille piastres par mille, pour le prolongement de sa ligne vers l'ouest jusqu'à l'endroit que choisira le gouvernement pour le terminus du chemin de fer du Pacifique canadien, près du lac Nipissingue—telle subvention devant être payable aux conditions et en la manière stipulées dans tel arrêté du conseil ; et que, par le dit arrêté, il est en outre prescrit que la Cie aura le privilège de substituer à la subvention par mille ci-dessus mentionnée, le paiement, par le gouvernement, de l'intérêt ou partie de l'intérêt sur débentures de la Cie à échoir dans tel nombre d'années qui pourra être approuvé par le gouverneur en conseil.

"Que la Cie a décidé de se prévaloir de ce droit de substitution, et que le gouvernement s'est chargé du paiement de l'intérêt (mais seulement jusqu'à échéance du principal) sur une émission de débentures faite par la Cie et s'élevant en totalité au chiffre de cinq cent mille livres sterling payables en vingt ans à compter du premier jour de septembre, A.D. 1879, avec intérêt semi-annuel au taux de cinq pour cent par année.

"Que la Cie, lorsque le gouvernement prit ainsi à sa charge le paiement de tel intérêt, passa l'acte suivant avec Sa Majesté."

Les conventions viennent ensuite.

Je me propose donc de présenter les résolutions suivantes :

"Qu'il est expédient de ratifier et confirmer l'engagement pris par le gouvernement de payer le dit intérêt et d'approuver et confirmer les dites conventions.

"Que le total de l'intérêt sur la dite émission de débentures dont le gouvernement s'est ainsi

chargé, dépasse légèrement le montant de l'intérêt qui peut être payé à même la subvention en argent de \$12,000 par mille.

“ Qu'aussitôt que le gouvernement aura remis à la compagnie sur la somme de \$1,527,085.50 ainsi déposée, tel que ci-dessus mentionné, une somme égale au dit bonus de \$12,000 par mille, s'il est payé tel que prescrit par le dit arrêté du conseil du 18 avril A.D. 1878, la balance du dit dépôt sera appliquée et employée à faire face à l'intérêt sur les dites débentures.

Le but de ces résolutions et du bill auquel elles servent de base est de légaliser l'arrangement, le montant garanti étant plus élevé que celui qui avait été fixé par une loi précédente.

En réponse à M. BLAKE,

SIR SAMUEL L. TILLEY : Au lieu de donner \$12,000 par mille on a suggéré que cette garantie soit payée au fur et à mesure de l'avancement des travaux, afin de supprimer différentes difficultés et d'empêcher de placer sur le marché, en différents temps, des emprunts qui affecteraient le crédit du Canada.

Vient ensuite la question de donner une garantie pour l'achèvement et la bonne exécution des travaux.

En vertu de l'arrangement conclu avec le gouvernement, la compagnie a déposé, comme garantie, le montant nécessaire au paiement de l'intérêt durant un espace de huit années. Nous avons l'argent en mains et si les travaux n'étaient pas terminés dans le cours de l'an prochain ou n'étaient jamais achevés, nous pourrions faire face au paiement de l'intérêt. Comme je l'ai dit, la somme sera remboursée à la compagnie au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

M. BLAKE : La compagnie du Canada Central a-t-elle déposé quelque argent entre les mains du gouvernement.

SIR SAMUEL TILLEY : Oui, suffisamment pour payer l'intérêt durant vingt ans.

M. BLAKE : Si la compagnie a déposé cet argent elle a le droit de recevoir le reste de la subvention, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, car le gouvernement se trouvera toujours posséder une garantie suffisante, mais elle ne pourra toucher la somme déposée, attendu qu'elle représente le prix du paiement de l'intérêt sur les bons. Si les choses sont bien telles que je les comprends, il ne s'agit plus que d'une question de politique générale.

SIR SAMUEL TILLEY : Les faits sont tels que je les ai exposés.

Motion adoptée.

La Chambre se forme de nouveau en comité général pour considérer les dites résolutions.

(En comité.)

Il est ordonné que les résolutions soient rapportées.

La Chambre reprend ses délibérations.

(En Chambre.)

Résolutions rapportées.

SIR SAMUEL L. TILLEY présente le bill (No. 122) ayant pour objet de ratifier et confirmer une certaine convention, y mentionnée, intervenue entre le gouvernement du Canada, et la compagnie du chemin de fer du Canada Central.

Le bill est lu la première fois.

COMPAGNIE DE GARANTIE DU CANADA.

EXPLICATION.

M. ROCHESTER : Lorsqu'au mois de mars dernier j'ai présenté une résolution demandant copie de tous les documents relatifs à la compagnie de garantie du Canada, j'ai fait remarquer que la conduite de l'administration de cette compagnie laissait croire qu'elle s'était faite une loi de contester toutes les réclamations qui lui sont soumises. A l'époque les rapports et les informations que j'avais reçus de différentes sources justifiaient mes remarques.

Depuis j'ai reçu le rapport annuel de la compagnie, certifié sous serment, qui accuse un état de choses entièrement différent, c'est-à-dire que 92 sur cent réclamations ont été payées dans le cours du dernier exercice. Je crois accomplir un acte de justice envers la compagnie en donnant cette explication.

SUBSIDES—CONCOURS.

Les résolutions adoptées en comité des subsides sont considérées.

Les résolutions—à compter de 22 à 26, et de 31 à 52 (2 avril) sont lues la seconde fois et adoptées.

La résolution 53, (12 avril) se rapportant aux dépenses relatives à la garde, à la collection et à la collation des archives publiques, \$5,000 est prise en considération.

M. MILLS demande pourquoi les manuscrits précieux obtenus au musée bri-

tannique étaient conservés dans le département de l'agriculture. Il serait mieux, dit-il, de les déposer à la bibliothèque où tout le monde pourrait les consulter.

M. POPE (Compton) : On les garde au département de l'agriculture, parce qu'il n'y a pas de place dans la bibliothèque. Dans ce département ils sont aussi à l'abri que dans une voute à l'épreuve du feu.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : La question sera-t-elle prise en considération.

M. POPE : Oui.

La résolution est lue la seconde fois et adoptée.

Les résolutions 54 et 55 sont lues la seconde fois et adoptées.

La résolution 56, pour faire face aux dépenses du recensement, \$200,000 est prise en considération,

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : L'honorable ministre de l'agriculture doit se souvenir que lorsque cet item a été discuté au comité, j'ai suggéré qu'en faisant le prochain recensement on indique le genre d'habitations occupées par la population, ainsi que le nombre de chambres qu'elles contiennent.

On peut se procurer ces renseignements sans la moindre difficulté en prenant le nombre des habitants de chaque maison. L'honorable monsieur m'a promis de prendre la question en considération et de me répondre lorsque la Chambre serait appelée à donner son concours.

M. POPE (Compton) : J'ai étudié la question et j'ai conclu qu'il était difficile d'indiquer le nombre de chambres; ce serait donner trop d'étendue aux rapports du recensement qui, en 1870, ont été relativement plus considérables que ceux d'aucun pays. Toutefois, je considérerai la chose de nouveau, et si c'est possible, j'adopterai la proposition.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Je limiterai alors ma proposition et demanderai seulement d'indiquer si les maisons sont de brique ou de bois et le nombre d'étages qu'elles contiennent. Ces statistiques auraient un certain intérêt.

SIR CHARLES TUPPER : Ces demandes pourront susciter certaines objections. Il sera parfois difficile d'obtenir des réponses.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Je vais donner ma raison. Nous n'avons pas eu l'occasion depuis plusieurs années

M. MILLS.

de connaître les progrès de la population sous le rapport de la qualité des maisons. L'information que je voudrais avoir pourrait être obtenue sans trop de difficulté par les évaluateurs qui ont à visiter chaque demeure. Tout ce qu'il a à faire est de demander quelle est la qualité de la maison, et, s'il ne peut avoir ce renseignement, quel est le nombre des pièces, afin de constater simplement à quelle classe la maison appartient.

SIR CHARLES TUPPER : Oui.

La résolution est lue la seconde fois et adoptée.

Sur la résolution 57, immigration et quarantaine, \$193,016.

M. MACKENZIE : L'honorable ministre de l'agriculture a promis de nous dire quels sont les agents, en Europe, à qui ces \$5,200 doivent être payés.

M. POPE (Compton) : M. Dyke en est un; il y a aussi M. Foy et M. Graham, puis un autre à Dublin.

En réponse à **M. MACKENZIE**,

M. POPE : Les appointements de l'agent allemand, \$500, ne sont pas compris dans cette somme, mais dans un autre item.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Ce serait plus commode si l'on nous donnait, dans le prochain budget, des détails au sujet de l'établissement des commis et messagers à Londres—comme la chose se fait pour tous les établissements comparativement petits—pour savoir comment les \$7,000 sont distribués.

M. POPE : M. Annand reçoit des appointements de \$4,000.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Cette somme fait-elle partie de l'item ?

M. POPE : Peut-être que non, je n'en suis pas certain. M. Dore reçoit \$2,500, M. Dickson \$800, et un autre employé \$1,000; le personnel n'est pas nombreux.

La résolution est lue la seconde fois et adoptée.

Les résolutions 59 et 60 sont lues la seconde fois et adoptées.

Résolutions 63 à 75, et 104 à 125 (13 avril) sont lues la seconde fois et adoptées.

Résolution 81 (20 avril) est lue la seconde fois et adoptée.

Résolutions 76 à 80, et 126 à 148 (22 avril) sont lues la seconde fois et adoptées.

Sur la résolution 149, achèvement et construction de phares et de signaux d'alarme, \$40,000,

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT :
L'honorable ministre de la marine et des
pêcheries est il prêt à nous donner la
liste des phares compris dans ce crédit ?

M. POPE (Queen, I. P.-E.) : Voici
la liste des phares compris dans ce crédit :

Ontario.

- | | | |
|---|---|----------|
| 1 | Phare sur l'île aux Fraises, chenal
du nord, rivière Sainte-Marie,
district d'Algoma..... | \$ 1,500 |
| 2 | Phare à Port Stanley, comté de
Middlesex..... | 1,000 |
| 3 | A compte d'un quai et d'une lu-
mière sur le récif Colchester,
lac Erié, comté d'Essex..... | 5,000 |

Québec.

- | | | |
|---|---|-------|
| 4 | Phare et signal d'alarme au Cap
Chauve, entrée du détroit de
Belle-Île..... | 5,000 |
| 5 | Phare sur l'île Saint-Pierre ou
Rocher plat, comté de Gaspé.. | 1,500 |
| 6 | Deux petits phares sur la rivière
Saguenay, comté de Chicoutimi. | 300 |
| 7 | Phare sur le quai du gouverne-
ment, Rivière du Loup, Témis-
couata..... | 600 |

Nouveau-Brunswick.

- | | | |
|----|--|-------|
| 8 | Deux phares balises à Bouctouche,
comté de Kent..... | 800 |
| 9 | Bouée automatique et après à
Split Rock, comté de Saint-
Jean..... | 2,700 |
| 10 | Phare balise sur le quai de Poke-
sudier, Caraquet, comté de Glou-
cester..... | 700 |
| 11 | Phare sur l'île au Renard, Mira-
michi..... | 150 |
| 12 | Phare sur l'île au Foin, entrée du
détroit de Néguaac, baie Mira-
michi, comté de Northumber-
land..... | 400 |

Nouvelle-Ecosse.

- | | | |
|----|---|-------|
| 13 | Phare sur l'île aux Atocas, comté
de Guysboro..... | 4,000 |
| 14 | Signal d'alarme sur l'île Scatterie,
comté du Cap Breton..... | 3,000 |
| 15 | Phare à Sainte-Anne, comté de
Victoria, Cap-Breton..... | 1,000 |
| 16 | Phare sur la Grosse-Île, Merig-
omish, comté de Pictou..... | 2,000 |
| 17 | Phare sur le rocher Jeddore,
comté d'Halifax..... | 4,000 |
| 18 | Bouée automatique à Canso, comté
de Guysboro, pour remplacer la
bouée-cloche qui dut être trans-
portée à la Grosse-Île, comté
d'Halifax..... | 2,700 |
| 19 | Phare au Cap à l'Ours, comté de
King..... | 2,000 |
| 20 | Phare au havre Sauvage, comté de
King..... | 800 |

Balance nécessaire pour terrain,
etc.....

\$39,150

850

\$40,000

Construction d'un nouveau phare à l'entrée de
Sands Head, rivière Fraser, Colonie
britannique pour remplacer le phare
flottant \$14,000 à laquelle il est pourvu
séparément dans le budget.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT :

Je suggère que les détails des items soient
imprimés et figurent au budget.

Résolution lue la seconde fois et adop-
tée.

Résolutions 150 à 152 lues la seconde
fois et adoptées.

Sur la résolution 153, allocation pour les
observatoires météorologiques, y compris les
instruments et le coût des dépêches signalant
les tempêtes,

M. MILLS : A-t-il été pris, oui ou non,
des mesures pour établir des observatoires
météorologiques dans les territoires du
Nord-Ouest, afin de fournir des observa-
tions qui, avec celles que donnent les ob-
servatoires américains, nous permettraient
de connaître plus exactement la route
des tempêtes? J'aimerais à savoir s'il a
été fait des changements.

M. BABY : Il n'y a pas eu de chan-
gements. L'affaire est à l'étude.

Résolution lue la seconde fois et adop-
tée.

Résolutions 154 à 159 lues la seconde
fois et adoptées.

Résolutions 160 et 161 lues la seconde
fois et adoptées.

Sur la résolution 162, sauvages, Ontario et
Québec, \$24,800,

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT :

J'attirerai l'attention sur le fait que ces
items ont passé sous protêt, parce que le
rapport du ministre de l'intérieur n'a pas
été produit. J'ai appris que ce rapport
doit être distribué aujourd'hui, en sorte
que nous pourrons avoir l'occasion de dis-
cuter ces items.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Il y a
dans le budget supplémentaire de larges
crédits, indépendamment des items "sau-
vages" adoptés hier soir.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT :

Il vaudrait mieux retarder ces items.

Résolution lue la seconde fois et adop-
tée.

Résolutions 163 à 165, et 195 à 197 lues
la seconde fois et adoptées.

Résolutions 90 à 93 (27 avril) lues la
seconde fois et adoptées.

Sur la résolution 94, écluses et canal Sainte-
Anne, \$150,000,

SIR CHARLES TUPPER : Il faudra encore, à part ce crédit, \$180,345 pour compléter les travaux.

M. MACKENZIE : Cette somme comprend-elle le chenal en amont de l'écluse ?

SIR CHARLES TUPPER : Oui.

Résolution lue la seconde fois et adoptée.

Résolutions 95 à 103, 198 et 199 lues la seconde fois et adoptées.

Sur la résolution 200, perception des droits de glissoires et d'estacades, \$20,745,

M. WHITE : Je remarque qu'une forte somme de droits de glissoires et d'estacades, environ \$109,000, reste non-perçue. J'aimerais à savoir s'il y a des cautions pour leur paiement ou s'il est pris des mesures pour les percevoir.

M. BABY : Ces arrérages courent d'année en année—de fait ils se sont accumulés depuis quinze ans. Tous les efforts possibles sont faits pour percevoir ces droits, et je pense que nous parviendrons à faire entrer un quart de la somme totale.

Résolution lue la seconde fois et adoptée.

Résolutions 201 à 204, 179 à 185, et 178 lues la seconde fois et adoptées.

Résolutions 1 et 3 à 21 (28 avril) lues la seconde fois et adoptées.

Sur la résolution 186, perception du revenu, douanes, \$724,565

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : L'honorable ministre des douanes nous donne-t-il les noms des membres de la commission des arbitres, et le chiffre de leurs appointements ? Si non, j'aimerais avoir ce renseignement.

M. BOWELL : La commission est composée de messieurs Fraser et Sinclair qui reçoivent chacun \$1,800 par année, et de monsieur Belford, secrétaire à la place de M. Young, qui reçoit \$1,600.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Est-ce qu'il n'y a pas plusieurs départements ?

M. BOWELL : Oui ; monsieur Fraser est chargé des marchandises sèches ainsi que du département de la ferronnerie, et monsieur Sinclair des épiceries en général.

Résolution lue la seconde fois et adoptée.

Résolutions 187 et 188 lues la seconde fois et adoptées.

SIR CHARLES TUPPER.

Sur la résolution 189, appointements des inspecteurs et sous-inspecteurs des poids et mesures, \$40,800,

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Lorsque cet item vint dernièrement devant la Chambre, j'attirai l'attention sur le fait que certains de ces fonctionnaires contre lesquels aucune plainte n'avait été portée, mais dont l'emploi avait été aboli, avaient demandé une compensation. L'honorable ministre des finances déclara qu'indépendamment de la remise qui leur serait faite des deniers qu'ils avaient versés dans le fonds de retraite, le gouvernement verrait s'il ne pourrait pas donner une gratification d'un certain nombre de mois à ceux d'entre eux qui n'auraient encouru aucun blâme dans l'exécution de leurs devoirs. Cette question a-t-elle été examinée et a-t-on pris une décision ?

M. BABY : La question n'a pas été encore examinée ; mais nous avons décidé de rembourser ceux qui ont contribué au fonds de retraite, et un crédit a été porté dans ce but au budget supplémentaire adopté hier soir.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de considérer la chaise, et de nous communiquer lundi ou mardi la décision du gouvernement ?

M. BABY : Je ferai du mieux possible pour que la question soit examinée.

Résolutions 190 à 194 et 205 lues la seconde fois et adoptées.

Sur la résolution 206, arpentages des terres fédérales, imputables sur le capital, \$300,000.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Je désire signaler à l'honorable premier ministre cet item imputable sur le capital, afin qu'il puisse faire connaître, d'une manière formelle, la décision du gouvernement quant au mode de créditer les sommes qui seront reçues plus tard pour ces terres. Jusqu'ici les deniers provenant des terres ont été portés au revenu ordinaire, et il est évidemment impropre et inopportun que cette pratique soit continuée si les déboursés pour les arpentages sont portés au compte du capital.

SIR JOHN A. MACDONALD : L'honorable monsieur a parfaitement raison. Il est évident, je crois, qu'aux termes des résolutions adoptées le 13 mai de l'année dernière et en vertu desquelles 100,000,-

000 d'acres de terres sont consacrés à défrayer les frais de construction du chemin de fer du Pacifique, il doit être tenu un compte séparé de la vente de ces terres et que les deniers en provenant doivent être affectés aux frais de sa construction.

Les résolutions stipulaient que l'administration de ces terres devait être confiée à deux commissaires nommés, l'un par l'Angleterre et l'autre par le Canada. Cela avait été fait dans l'espoir que nous obtiendrions la coopération du gouvernement britannique dans la construction du chemin de fer du Pacifique. Les terres devaient être vendues à au moins \$2 l'acre, et les produits de la vente convertis en effets publics pour l'objet exclusif de défrayer les frais du chemin de fer.

La coopération de l'Angleterre n'a pas été obtenue ; mais avec le régime nouveau nous pourrions mieux réussir là-bas. Tant que le gouvernement de Sa Majesté ne coopérera pas avec nous dans la construction de ce chemin de fer, nous n'avons pas le droit, et nous ne pouvons le demander, de nommer un commissaire. Un seul n'aurait pas sa raison d'être. En attendant, le gouvernement canadien va nommer un syndic.

Je considère que chaque vente de ces terres du Nord-Ouest faite à partir du moment de l'adoption des résolutions, doit être créditée à ce compte, et chaque dépense pour arpentages et pour administration des terres portée contre ces ventes, en sorte que le produit net soit exclusivement consacré au paiement des frais de construction du chemin de fer. Aujourd'hui j'ai donné avis d'une résolution à l'effet d'amender celles de la dernière session et pour un autre but.

Les résolutions de l'année dernière fixaient le minimum du prix à \$2 l'acre. Mais le gouvernement a cru devoir proposer un amendement à l'effet d'établir une échelle graduée de prix suivant la proximité ou l'éloignement des terres du chemin de fer, ces prix variant de \$5 à \$1 l'acre. Dans un sens la terre vendue à raison de \$1 l'acre ne tombe pas sous le coup des résolutions du mois de mai dernier, parce qu'alors notre intention était que vingt milles de chaque côté du chemin devaient être exclusivement retirés de l'établissement par *homestead* et préemption et être vendus pour la construction du chemin de fer. Nous avons cru qu'il était désirable de faire un changement, et je crois que le

sentiment des honorables membres de la gauche était également adverse au principe de renfermer toutes les terres dans un espace de vingt milles de chaque côté du chemin de fer. Lundi je proposerai une résolution décrétant, entre autres choses que le prix minimum soit de \$1 au lieu de \$2.

M. ANGLIN : Peut-être l'honorable premier ministre aurait-il produit, lundi, un document que j'ai demandé, il y a six semaines, au sujet des recettes provenant de la vente des terres du Nord-Ouest.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je croyais que ce document était déjà produit.

M. ANGLIN : Non. Un document indiquant les sommes reçues pour ces terres, et un autre donnant la quantité de terres vendues l'année dernière et celle des terres prises par des particuliers, ont été produits, bien que demandés longtemps après le mien.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je crois avoir donné à la Chambre, dans mes observations en réponse à la motion de M. Charlton, un état de la quantité des terres vendues, des sommes reçues et de la quantité des *scrips* rachetés.

M. BLAKE : Il est évidemment nécessaire que, comme ces terres doivent former un fonds pour la construction du chemin de fer et comme nous adoptons aujourd'hui le principe de ne pas porter la dépense au revenu, il nous faut faire cette dépense à même les produits des terres. Il peut y avoir des difficultés à disposer du crédit en la manière dont il est voté—pour terres fédérales, compte du capital ; le fonds sera un fonds de dépôt en rapport avec le chemin de fer du Pacifique. Mais il serait bon de prendre pour l'avenir des arrangements aussi clairs ; d'abord, il faudrait qu'un item qui figurait autrefois dans la dépense au compte du revenu soit transféré à celui du capital ; ensuite, qu'il soit payé de temps en temps à même les produits de la vente. Je ne sais pas si le premier ministre a l'intention de ce faire, mais il a donné avis d'une résolution qui doit être substituée à celles de l'année dernière.

SIR JOHN A. MACDONALD : Non pas à toutes, mais à la 7^{me}, une de la série.

M. BLAKE : Je suis bien aise de l'apprendre, mais je regretterais beaucoup de voir effacer de nos journaux ces phrases.

brillantes qui s'appliquent aux terres. Je présume que les parties des résolutions qui se rapportent à la constitution de la commission vont être oblitérées pour cette fin.

SIR JOHN A. MACDONALD : Oui.

M. BLAKE : Alors les propositions relatives au mode d'administrer les terres, et les autres résolutions vont rester telles qu'elles sont ?

SIR JOHN A. MACDONALD : Oui.

M. MACKENZIE : J'ai compris que le premier ministre voulait qu'il fût décrété par l'acte que les terres fussent portées avec la dépense aux déboursés pour arpentage et autres, et la balance appliquée aux fins du chemin de fer. Dans ce cas, je présume qu'il a l'intention d'appliquer aux arpentages la dépense déjà encourue. Pour que le compte soit plus exact, il doit couvrir toutes les terres qui ont été affectées aux fins du chemin de fer. Cela n'est pas mentionné dans la résolution, et l'honorable monsieur n'en a pas parlé dans ses observations.

SIR JOHN A. MACDONALD : Après la prise du vote le 13 mai dernier, j'ai dit que toutes terres appelées terres du chemin de fer étaient mises de côté pour un but spécial et seraient portées au compte du capital, et que de temps à autre tous les frais d'administration seraient restreints au Manitoba et au Nord-Ouest.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Les terres qui ont été vendues dans les zones A, B, C, D et E, de Manitoba depuis le 1er juillet dernier vont au compte du capital ?

SIR JOHN A. MACDONALD : Certainement.

M. MILLS : De quelle manière l'honorable monsieur se propose-t-il de faire exécuter ces arpentages ?

SIR JOHN A. MACDONALD : Il est extrêmement important d'avoir des arpenteurs habiles pour exécuter cet ouvrage qu'on ne peut convenablement offrir à la concurrence parmi ceux d'entre eux qui ont des certificats. Plusieurs de ceux qui possèdent des certificats d'arpenteurs peuvent bien faire des trochées au pays, mais non des ouvrages de cette nature. Nous demandons des soumissions à de bons arpenteurs, afin d'avoir une idée de ce que coûtera l'ouvrage. Je crois qu'il peut être exécuté à beaucoup moins de quatre centins l'acre.

M. BLAKE.

En outre, dans le bill qui se trouve devant la Chambre, je propose d'intercaler une disposition à l'effet d'introduire l'usage de la boussole solaire au lieu du mode d'arpentage plus scientifique, mais plus dispendieux, actuellement en usage. Notre système actuelle d'arpentage est parfait au point de vue scientifique, mais il est énormément dispendieux comparé à celui adopté par les Etats-Unis. Il n'y a pas de doute que le mode scientifique prévient les conflits à venir en rectifiant les arpentages défectueux ; mais il est si important que le pays soit arpenté de suite et à bon marché qu'il est bon que, dans une certaine mesure, les arpentages soient faits comme auparavant.

M. MILLS : Nul doute que nos arpentages sont plus difficiles que ceux des Etats-Unis, parce que notre latitude est plus élevée et que les lignes méridiennes convergent plus rapidement ; mais je ne pense pas que l'honorable monsieur se persuade, quand même le pays s'établirait promptement, qu'il est désirable de faire les arpentages avant l'établissement. Dans les endroits où cette pratique est suivie les lignes s'oblitérent, les jalons disparaissent, et il faut recommencer l'arpentage. En 1873 les arpentages ont été faits trop hâtivement, et le résultat de cette précipitation est qu'aujourd'hui il est impossible de déterminer où se trouve la ligne de démarcation entre les différentes sections ; et je n'ai aucun doute que si les arpentages précèdent l'établissement de quelques années, la même difficulté se présentera.

L'honorable premier ministre dit qu'il est désirable d'avoir les meilleurs arpenteurs. J'aimerais voir la liste de ceux qui ont été employés l'année dernière. Pendant toute la durée de l'ancienne administration un certain nombre des amis politiques de l'honorable monsieur ont fait partie du personnel des arpenteurs ; de fait, je crois qu'ils étaient en majorité. Autrefois, l'honorable monsieur employait aux arpentages des hommes qui lui étaient recommandés en raison de leurs sympathies politiques plutôt que pour leurs aptitudes professionnelles.

L'honorable monsieur hoche la tête, mais je dis qu'il est extraordinaire que sur la liste des arpenteurs employés par lui autrefois il n'y ait pas un seul nom d'adversaire politique. Veut-il dire que ceux qui ont passé des examens brillants

sont impropres au service public lorsqu'ils professent des opinions politiques opposées aux siennes? J'aimerais savoir le nombre de ceux qu'il a conservés au personnel, n'étant pas de son parti. M. Sinclair a-t-il été retenu? M. Stewart a-t-il été retenu? Je ne le pense pas.

SIR JOHN A. MACDONALD: Je l'ignore; je n'ai jamais entendu parler d'eux.

M. MILLS: Je crois que l'honorable monsieur devrait produire une liste de ceux qu'il a employés. A mon avis, c'est une bonne règle qu'un arpenteur qui donne des preuves d'incapacité et qui cause au ministre des dépenses inutiles ne soit plus employé, quelles que soient ses opinions politiques; mais je crois aussi qu'on ne doit pas refuser les services d'un arpenteur qui prouve sa compétence, simplement parce qu'il peut ne pas appartenir au parti politique dominant. Monsieur Reed qui fut employé durant la plus grande partie de notre administration et M. Paton et Newton pendant quatre ans sur cinq nous étaient politiquement opposés et nous le savions, mais nous nous sommes tous de même autorisés de leurs services. J'ai reçu des communications de certains arpenteurs qui n'ont pas été employés, et ils attribuent leur mauvaise fortune au fait qu'ils n'appartiennent pas au parti politique de l'honorable monsieur.

Résolution lue la seconde fois et adoptée.
A six heures l'Orateur quitte le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR.

BILLS PRIVÉS.

TROISIÈME LECTURE.

Les bills suivants sont séparément examinés en comité général, rapportés, lus la troisième fois et passés:

Bill (No. 71) à l'effet de constituer la compagnie de chemin de fer de jonction de Pontiac et du Pacifique.—(M. White, Renfrew-Nord.)

Bill (No. 32) concernant la compagnie d'assurance de Montréal.—(M. Girouard, Jacques-Cartier)

Bill (No. 111) à l'effet de pourvoir à la liquidation de la banque Ville-Marie.—(Monsieur Desjardins.)

BILL AMENDANT LES ACTES CONCERNANT LA COMPAGNIE DE TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL.

(BILL No. 65.)

AMENDEMENTS DU SÉNAT REJETÉS.

L'ordre comportant l'examen des amendements faits par le Sénat étant lu,

M. BLAKE: Ces amendements sont d'une nature importante et altèrent sérieusement le caractère du bill. Le Sénat a ré-inséré les dispositions délibérément biffées par le comité permanent auquel le projet de loi avait été renvoyé.

M. GIROUARD (Jacques-Cartier): Si ce bill est renvoyé au comité des chemins de fer, il serait certainement étouffé. L'amendement est très simple, et il peut être examiné en comité général.

M. MACKENZIE: L'honorable monsieur doit proposer de différer avec l'amendement du Sénat, ou bien le bill doit être renvoyé devant le comité.

M. GAULT: Je propose que la Chambre diffère de l'amendement inséré dans la disposition A, qui confère à la compagnie de donner à bail sa ligne ou une partie de sa ligne.

Motion adoptée.

SUBSIDES—CONCOURS.

Les résolutions rapportées du comité des subsides sont examinées.

Sur la résolution 207, terres fédérales, service extérieur, agence des terres dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, \$32,000; commis surnuméraires au bureau principal, Ottawa, cartes géographiques, frais d'impression d'annonces, etc., \$14,000.

M. MILLS: Pourquoi monsieur Jaffrey a-t-il été transféré de l'agence des terres sur la Saskatchewan au bureau de Winnipeg?

SIR SAMUEL L. TILLEY: Je vais prendre note de cette question, et j'obtiendrai l'information de l'honorable chef du gouvernement qui n'est pas à son siège en ce moment.

Résolution lue la seconde fois et adoptée.

Résolution 208 lue la seconde fois et adoptée.

Résolutions 209 à 221 (29 avril) lues la seconde fois et adoptées.

Sur la résolution 222, frais de conversion de canons à âme lisse en canons Palliser de 64, et de la fabrication de canons de 7 pouces de 8½ tonnes avec affûts, \$16,500.

En réponse à sir RICHARD J. CARTWRIGHT.

M. MASSON: Les canons de 7 pouces de 8½ tonnes ne sont pas de très grosses pièces d'artillerie, et peuvent être facilement fabriqués en Canada, moins cher et mieux que ceux fabriqués à Woolwich. Je me suis informé de l'endroit où ces

canons serait placés, et on m'a dit que ce sera à Saint-Jean, sur l'île, ou ille à la Perdrix, je crois ; et, probablement deux ou trois seraient placés à Pictou, mais ici il sera réellement nécessaire d'avoir de plus grosses pièces d'artillerie : c'est un port très important.

Pour \$650 nous pouvons faire fabriquer en Canada un aussi bon canon que pour \$860 en Angleterre. Quant aux risques pour la vie des canonnières, l'épreuve faite à Montréal a été couronnée de succès. On prend les plus grandes précautions avec le canon Gilbert. J'ai tenu à cœur qu'il donnât satisfaction. Après l'épreuve si heureuse qui a été faite en présence des officiers d'artillerie et d'hommes de métier, l'honorable monsieur peut être assuré du succès de la chose.

En réponse à M. CASEY,

M. MASSON : Les canons de 7½ pouces coûtent \$4,800, y compris 100 cartouches, charges et obus ; et je pense que nous pouvons les avoir ici pour \$3,750, y compris les 100 cartouches. Il n'a pas été passé de contrat avec M. Gilbert pour les cartouches ; mais le plomb et les obus peuvent être fabriqués en Canada au même prix qu'en Angleterre.

M. ANGLIN : Je crois qu'il faudrait de plus grosses pièces pour Saint-Jean ; elles devraient être des plus grosses. S'il survenait une occasion d'organiser la défense de nos côtes, Saint-Jean serait absolument exposé.

M. MASSON : Je suis heureux de voir que l'honorable monsieur approuve ce crédit.

M. ANGLIN : Je dis qu'il faudrait de plus grosses pièces si nous avions à nous défendre.

M. MASSON : Le ministre de la milice a dû se guider sur l'opinion d'officiers qui sont censés en savoir plus long que l'honorable monsieur. L'inspecteur d'artillerie a pensé que ces canons seraient suffisants, non contre un navire blindé, mais contre tout bâtiment ou corsaire qui pourrait échapper aux croiseurs de Sa Majesté. En cas d'éventualités nous devons compter sur la marine impériale ; mais contre les corsaires qui échapperaient aux navires de la marine impériale, les obus de ces canons seront excellents. Il est important de ne pas commencer la fabrication de très grosses pièces d'artillerie avant de nous être assurés du succès de celles-ci. Peut-être que l'année prochaine

M. MASSON.

le havre de Saint-Jean pourra être mis dans un meilleur état de défense.

M. BLAKE : A quels avantages particuliers le devons-nous ? je l'ignore : est-ce parce que nous avons à notre disposition plus de matière brute et la main d'œuvre à bon marché ? on ne le dit pas ; mais on nous dit que nous pouvons fabriquer ici pour \$650 un canon qui coûterait \$860 à Woolwich. J'espère que ce canon va avoir une grande vogue, et qu'avant longtemps Montréal fera concurrence aux autres villes pour la fabrication des pièces d'artillerie.

M. MASSON : Je sais que l'honorable monsieur n'a pas une très grande foi dans la politique nationale, mais nous allons faire cette tentative. Si nous réussissons, j'espère qu'il aura assez de patriotisme pour reconnaître le fait.

Résolution lue la seconde fois et adoptée.

Résolutions 223 et 224 lues la seconde fois et adoptées.

M. MASSON : Je propose de retrancher la résolution 225, gratification au canonnier Dempster en considération de blessures reçues aux exercices, \$400. Nous n'avons pas besoin de ce crédit, parce qu'il y a au ministère de la milice un fonds affecté aux dépenses contingentes nécessitées par les accidents de cette nature.

Motion adoptée.

Sur la résolution 226, chemin de fer Intercolonial, \$193,600.

M. ANGLIN : J'ai reçu aujourd'hui une copie du rapport concernant les serre-crochets dans lequel se trouvent des particularités très intéressantes. Il paraît exister une grande variété d'opinions parmi les employés du chemin au sujet de la valeur des serre-crochets.

Quelques-uns prétendent qu'ils sont infiniment précieux, qu'ils fonctionnent comme un charme, qu'ils produisent une économie de main-d'œuvre, en un mot qu'ils rendent l'entretien du chemin moins incommode et moins dispendieux. D'autres atténuent cette opinion en disant que les serre-crochets sont précieux quand ils sont particulièrement bien adaptés. D'autres vont plus loin et disent qu'ils font bien, excepté quand les rebords viennent à se briser, et ils admettent que dans plusieurs cas les rebords ont cassé. Un monsieur dit qu'ils seraient utiles s'ils étaient appliqués lorsque les rails sont neufs et lors-

qu'ils font bien. Grand nombre de serre-frein disent qu'il n'est pas nécessaire de veiller aux joints d'aussi près qu'auparavant; mais ils admettent qu'il y a eu des casses, et dans quelques cas les serre-écrous n'ont pas eu l'effet qu'on en attendait.

Je n'ai pas entendu dire que des compagnies privées aient adopté ces serre-écrous, et je pense que le rapport prouve d'une manière concluante qu'ils n'ont pas eu le magnifique succès que l'honorable ministre anticipait.

SIR CHARLES TUPEER : La dissimilitude des rapports quant à la valeur des serre-écrous provient, je crois, du fait que le gouvernement n'a pas payé pour les vingt-cinq milles de chemin sur lesquels ils ont été placés, parce qu'il n'était pas satisfait de la manière dont l'ouvrage avait été exécuté. Les rapports différaient probablement au sujet de ces parties du chemin et des autres parties où l'ouvrage a été bien exécuté. Il n'y a pas de doute que le serre-écrou est mieux adapté à une voie nouvelle, parce que plusieurs écrous se sont tellement rouillés qu'il est difficile de les enlever.

Cependant, je crois qu'en somme, le rapport est très satisfaisant. Il est vrai qu'on ne donnera pas une aussi grande attention personnelle au chemin, sur lequel le serre-écrou est en usage, et c'est là ce qui fait sa valeur. Malgré la vigilance et l'attention qu'on peut y mettre, souvent les écrous s'usent et les convois déraillent; et si nous pouvons prévenir deux ou trois accidents de ce genre par l'emploi des serre-écrous, nous ferons plus que couvrir les frais de leur application à tout le chemin. Je crois qu'en somme, le résultat de leur emploi a été satisfaisant et qu'en dernière analyse ils effectueront une notable économie.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Est-ce que ce serre-écrou est en usage sur le Grand Tronc, le Grand Occidental ou tout autre chemin de fer canadien ?

SIR CHARLES TUPPER : Je l'ignore. Il a été appliqué sur plusieurs milles du chemin de la rive nord, et on a constaté qu'il fonctionnait bien.

M. ANGLIN : Je pense que l'honorable monsieur a tort de considérer comme de la plus haute importance que le serre-écrou offre une sécurité partielle contre les accidents, puisqu'ils peuvent porter le serre-frein à être moins attentifs qu'auparavant. Ces serre-écrou se déta-

chent quelquefois, et je suis d'avis que la ligne devrait être examinée avec autant de soin que s'ils n'étaient pas en usage. Ils ne donnent pas contre les accidents une garantie aussi absolue que l'honorable monsieur veut bien le dire.

SIR CHARLES TUPPER : Oui, ils la donnent. L'écrou est d'acier et se brise sans doute quelquefois, mais il n'en résulte pas d'accidents. La voie est aussi sûre qu'avant que l'écrou se soit brisé, mais il faut le remplacer.

M. ANGLIN : L'honorable monsieur ne comprend pas très bien les circonstances de la cause. Le serre-écrou brise parce qu'on le force, surtout, je présume, par la pression exercée sur l'écrou lui-même; et du moment que vous brisez le rebord, l'écrou fait défaut, et un accident peut arriver de cette façon. L'honorable monsieur aurait-il l'obligeance de nous dire la quantité de matériel roulant que ce crédit de \$159,000 va couvrir ?

SIR CHARLES TUPPER : Deux locomotives, deux wagons de première classe, deux de seconde, deux wagons à fumer, deux wagons à bagage, etc.; et nous aurons à demander une somme additionnelle dans le budget supplémentaire, pour un wagon plate-forme et un wagon fermé.

Résolution lue la seconde fois et adoptée.

Résolution 227 lue la seconde fois et adoptée.

Sur la résolution 223, chemin de fer canadien du Pacifique, \$220,000.

SIR CHARLES TUPPER : En réponse à la question qui nous a été posée relativement à l'item pour l'embranchement de Pembina, je dirai que c'est le crédit dont nous avons besoin pour le 1er juillet prochain. La somme nécessaire pour son achèvement a été votée déjà dans le budget général.

En réponse à M. ANGLIN,

SIR CHARLES TUPPER : Le nouveau matériel roulant devait être livré au mois de juin 1880, y compris cinq wagons de première classe, vingt de seconde, soixante wagons fermés et soixante wagons plate-forme, le tout évalué à \$60,000. Cet item est à part du budget ordinaire. Il est porté au budget supplémentaire de cette année parce qu'il doit être payé avant le 1er juillet prochain.

En réponse à M. ANGLIN,

SIR CHARLES TUPPER : Nous

avons été obligés de faire l'acquisition des quatre locomotives pour l'usage immédiat de l'embranchement de Pembina. Leur valeur actuelle a été estimée d'après la condition où elles se trouvent par les surintendants des locomotives à Moncton et Pembina, et sera portée au compte du chemin de fer canadien du Pacifique.

M. ANGLIN : Relativement aux \$75,000 pour explorations, je pense que nous avons droit à des explications. Des études de localisation ou d'exploration seront-elles nécessaires pour le 30 juin prochain ?

SIR CHARLES TUPPER : Cet item de \$75,000 doit couvrir le mandat du gouverneur-général émis pour explorations qu'il est nécessaire de faire, l'argent devant être dépensé jusqu'au premier juillet prochain. Les études et explorations faites l'année dernière l'ont été conformément à l'acte général. Jusqu'au 30 avril il a été porté au compte des explorations \$267,392 qu'il faut transférer comme appartenant en réalité à celui de la construction. Sur cette somme il y a \$113,688, laissant une balance de \$153,703 imputable sur les explorations.

L'année dernière le crédit affecté à cette fin était de \$100,000. La balance de ce mandat spécial de \$75,000, non dépensé le 30 avril 1880, était de \$21,296, contre laquelle il y aura la dépense pendant deux mois des deux détachements d'arpenteurs qui sont restés en campagne durant l'hiver pour terminer les travaux qu'ils avaient commencés, l'un de Nipegon à la baie du Tonnerre et l'autre de Nipegon en allant vers l'Est. A l'automne ils avaient passé le lac Long et descendaient de Nipegon à Nipissingue. Ils avaient hâte de terminer les explorations, ce qui sera fait avant le premier juillet prochain. Les seuls ouvrages qui resteront alors sont les études de localisation, à mesure que la construction du chemin de fer du Pacifique se fera à travers les prairies.

M. ANGLIN : La somme paraît très élevée, bien qu'on nous dise que les explorations avancent. L'honorable monsieur aurait-il l'obligeance de nous faire connaître le résultat des explorations faites vers le lac Nipegon ? Quelle espèce de route a-t-on découverte, en somme ?

SIR CHARLES TUPPER : Cet item de \$153,000 couvre toutes les explorations de l'année dernière. De très vastes

étendues de terres du Nord-Ouest, nous ne connaissons rien ; il a donc fallu faire des études d'explorations et le résultat a été très satisfaisant : nos espérances les plus ardentés, à l'endroit de la grande région des prairies, ont même été dépassées. Puis, nous avions à faire l'exploration des deux routes et par Fort Simpson jusqu'à la passe de la rivière au Pin et, de Winnipeg vers l'ouest, localisant les premiers 100 milles du chemin de fer à travers les prairies ; puis des explorations très difficiles et très élaborées pour les second 100 milles, afin d'obtenir une très bonne ligne passant par un pays admirable pour l'établissement, section qui va être donnée à l'entreprise à un prix n'excédant pas celui des premiers 100 milles, ce qui constitue des conditions très avantageuses.

Puis il y a eu des études d'explorations à partir de ce point jusqu'à la base des Montagne-Rocheuses, et elles nous ont donné la satisfaction de découvrir au nord d'Edmonton une ligne qui abrège la distance de dix milles et fait passer le chemin d'un pays difficile à un district excellent pour l'établissement, tout en sauvant de l'argent dans les frais de construction.

Le résultat des explorations dans la région de la rivière à la Paix est également satisfaisant.

Ensuite nous avons fait des études de localisation depuis Nipissingue vers l'ouest à la rivière à l'Esturgeon, soixante ou soixante dix milles d'une ligne qui passera finalement au nord du lac Supérieur et sera probablement sur le même plan que le prolongement du Canada-Central ; et subséquemment une exploration depuis la rivière Espagnole, afin de nous assurer que nous n'aurions pas de difficultés à obtenir une bonne ligne de Nipissingue au Sault Sainte-Marie.

Il a été fait une exploration, qui n'est pas terminée, de Nipegon, vers l'ouest, pour nous mettre en rapport avec la ligne de la baie du Tonnerre à la rivière Rouge. Il était aussi nécessaire de tirer cette ligne à cinquante ou soixante milles à l'ouest du terminus actuel, au Fort William. Mais nous n'avons pas obtenu une ligne satisfaisante dans cette direction.

Les explorations de la dernière saison, maintenant terminées, établissent le fait que nous pouvons avoir de Nipegon à Fort William une bonne ligne qu'il sera

préférable de soudre au chemin plus à l'ouest et qui abrègera la distance. Les dernières nouvelles reçues du personnel chargé de faire les études et les explorations de Nipigon à Nipissingue nous apprennent que nous pouvons continuer le chemin jusqu'au lac Supérieur, plus bas que Nipigon, reliant à la navigation à la tête du lac Nipigon, au lac Helen, à la tête du lac Supérieur, une bonne ligne, bien meilleure que nous pensions obtenir jusqu'au lac Long.

Nous apprenons qu'une très bonne ligne, pas difficile à construire, sera trouvée depuis la tête du lac Supérieur en descendant au point où les explorations ont été faites, et vers l'ouest de Nipissingue jusqu'à la rivière à l'Esturgeon. Ces explorations seront terminées au 1er juillet, et le crédit est demandé simplement pour les continuer jusqu'à ce point. Bien que la somme paraisse élevée, les résultats sont en proportion. Nous avons obtenu des informations précieuses qui vont nous permettre d'effectuer une importante économie dans la construction finale de la ligne.

M. ANGLIN : Il me semble que la Chambre doit être d'opinion qu'il est prématuré, imprudent de consacrer de fortes sommes aux explorations quand on n'a pas l'intention de construire le chemin de fer. Les déboursés faits sur les sections à l'est de Nipigon et de Nipigon au Fort William, où le chemin ne sera pas construit d'ici à plusieurs années, n'auraient pas du être encourus. Nous ne sommes pas en position de dépenser de l'argent prématurément et sans nécessité.

Cependant, les dépenses faites sur les sections de la prairie, pour connaître le caractère du pays, peuvent être utiles. Les explorations dans les districts de la rivière à la Paix et autres paraissent n'avoir produit aucun résultat. La ligne allant au Fort Simpson ainsi que le pays environnant étaient bien connus auparavant. Deux détachements d'arpenteurs y sont allés, comme en excursion de plaisir, ne se servant pas d'instruments, je crois, se contentant d'un examen *de visu* et de se former une opinion superficielle de son caractère.

Jusqu'ici le rapport est entièrement en faveur de l'adoption de la route septentrionale jusqu'au Pacifique, car l'ingénieur en chef, se basant sur les rapports de ces explorations, conseille explicite-

ment de retarder le choix du terminus jusqu'à plus amples études. Il faut espérer que ces études d'exploration ne seront pas reprises avant qu'on ait raison de croire que les travaux de construction dans les régions explorées seront commencés dans quelques années.

SIR CHARLES TUPPER : Il y a sans doute beaucoup de vrai dans ce que l'honorable monsieur vient de dire ; mais l'examen du pays à l'est de Fort Simpson était indispensable à l'adoption finale d'une route. Non-seulement il a été fait des explorations avec instruments, contrairement à ce qui vient d'être dit, mais dix milles du chemin dans cette section sont localisés et prêts à être donnés à l'entreprise. Si le gouvernement adopte cette route, nous restons engagés vis-à-vis du parlement à commencer les travaux de construction au cours de la saison, et nous avons à nous préparer en conséquence ; c'est pourquoi le gouvernement a choisi cette route.

Quant aux explorations commencées dans la région du lac Supérieur, le gouvernement ayant proposé un plan pour construire le chemin de fer canadien du Pacifique en bloc, et voyant la probabilité de lancer ce plan dans toute son intégrité, nous avons pensé que nous devions être en mesure d'en tirer le parti le plus avantageux possible durant la dernière saison, alors que nous aurions 700 milles de chemin en opération et où nous devrions être capable de dire définitivement, non-seulement le prix de revient probable du chemin, mais encore, d'après les explorations, l'époque probable de son achèvement. C'est pourquoi il était désirable d'obtenir ces nouvelles informations.

En outre, des sommes d'argent considérables ont été dépensées pour ces explorations, et nous avons cru qu'il était plus facile de compléter ces dernières. Nous avons considéré que de la sorte nous serions plus en position d'exposer toute la question de la construction du chemin de fer que si nous laissions les explorations de côté ; on aurait pu nous demander le prix probable du chemin de fer de la baie du Tonnerre à Nipissingue, et nous n'aurions pu répondre.

Résolution lue la seconde fois et adoptée.

Résolution 229, lue la seconde fois et adoptée.

Sur la résolution 231, édifices du parlement, dommages causés par l'incendie, \$12 000.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Lors de la première lecture de ces résolutions, une interpellation a été faite au ministère relativement à la destitution de M. Gilmour, mécanicien, attaché aux bâtisses du parlement. On a beaucoup parlé de l'incendie attribué à l'incompétence de son successeur. Peut-être l'honorable ministre des travaux publics va-t-il nous donner des explications maintenant.

M. LANGEVIN : Je ne savais pas l'autre soir, si la destitution avait été faite de mon temps ou sous mon prédécesseur, mais j'ai constaté que c'est sous moi. M. Gilmour, de même que les autres préposés au chauffage, charpentiers ou journaliers employés aux édifices publics, n'avait pas d'emploi permanent, mais était simplement employé durant le bon plaisir du ministre à raison de \$75 par mois. Ses fonctions étaient seulement celles de sous-mécanicien inspecteur du personnel du chauffage et de la ventilation des édifices publics, et sa nomination datait de 1876. L'emploi qu'avait M. Gilmour fut aboli au mois de septembre dernier, sur rapport, pour les raisons suivantes : on a considéré que le mécanicien contre-maitre Smith, des édifices publics, pouvait aussi faire la besogne de mécanicien des bâtisses du parlement pendant la saison, vu que cette besogne était nominale durant la vacance. L'expérience a démontré que nous avions raison, car les membres en général et les occupants de ces édifices ont approuvé cette amélioration. M. Smith est employé aux bâtisses depuis qu'elles existent, et depuis plus dix ans il fait partie du personnel du chauffage ; son salaire actuel a été autorisé par l'honorable M. Mackenzie, au mois d'avril 1875, et il n'a pas reçu d'augmentation pour la besogne additionnelle qu'il fait aujourd'hui.

Le fait d'avoir dans les édifices deux mécaniciens ayant les travailleurs sous leurs ordres donnait lieu à des conflits. M. Gilmour qui avait des dispositions irritables était en froid avec presque tout son monde, et comme très souvent il n'exécutait pas les ordres qu'on lui donnait, nous avons songé sérieusement à remédier à la désorganisation qui existait dans ce département. Aujourd'hui tout marche à merveille dans le département de chauffage et de la ventilation, et par l'abolition

de l'emploi de M. Gilmour le gouvernement économise \$783.55 par année avec son seul salaire.

L'honorable monsieur doit voir que l'emploi a été supprimé parce que c'était nécessaire au bon fonctionnement de l'établissement. L'officier qui avait charge des mêmes appareils dans les autres bâtisses voit aussi à ceux de cet édifice, et son salaire, que l'honorable député de Lambton avait fixé à \$75 par mois, n'a pas été augmenté. Il fait les deux besognes.

L'observation de l'honorable député de Lambton que le feu est dû à la destitution de M. Gilmour est frivole et n'a pas de fondement. Cet incendie n'a eu aucun rapport avec l'appareil de chauffage, mais il a été provoqué par l'échauffement de peintures par les ouvriers qui réparaient le plafond. L'emploi de monsieur Gilmour a été aboli, et nous avons effectuée une économie de \$783.55 par année.

M. MACKENZIE : L'honorable monsieur veut-il dire qu'il y a maintenant dans les édifices un mécanicien de moins qu'auparavant ?

M. LANGEVIN : Oui.

M. MACKENZIE : Monsieur Gilmour venait-il, par ordre d'ancienneté, après ceux qui étaient ici ?

M. LANGEVIN : Il avait été nommé le dernier.

M. MACKENZIE : Quels étaient les autres ?

M. LANGEVIN : Je ne sais pas. M. Smith est celui qui a remplacé monsieur Gilmour.

M. MACKENZIE : M. Smith n'était pas dans cette bâtisse.

M. LANGEVIN : Il ne se trouvait pas dans cette bâtisse, mais il était officier du gouvernement.

M. MACKENZIE : Je ne nie pas au gouvernement le droit absolu de destituer monsieur Gilmour ; mais c'est un acte de tyrannie, c'est une misérable affaire de destituer un homme à cause de ses opinions politiques. L'honorable monsieur a sans doute voulu faire croire à la Chambre qu'il avait aboli un emploi dans cette bâtisse, qu'il y a ici un mécanicien de moins qu'auparavant. Or, il paraît que pour destituer monsieur Gilmour, il a compté les mécaniciens dans un autre édifice. Il aurait pu tout aussi bien prendre le mécanicien de l'entrepôt de vérification de Montréal ou celui du

bureau de poste de Toronto, et dire qu'il y en a un de moins.

M. LANGEVIN : Je regrette que l'honorable monsieur n'ait pas été présent lorsque j'ai donné des explications, car il se serait épargné le trouble qu'il se donne en ce moment. J'ai dit qu'on m'avait présenté un rapport à l'effet qu'on pouvait se dispenser de l'emploi que monsieur Gilmour avait dans cette bâtisse, et qu'on servirait mieux les intérêts du public en passant sa besogne à monsieur Smith, mécanicien dans l'autre bâtisse. C'est ce qui a été fait, et le résultat est satisfaisant. Le salaire de monsieur Smith n'a pas été augmenté d'un centin, et celui de monsieur Gilmour constitue une économie de \$783.55.

M. MACKENZIE : Ce n'était pas son salaire.

M. LANGEVIN : J'ai dit que son salaire était de \$75 par mois.

M. MACKENZIE : Cela fait \$900 par année; où est allé le reste. L'honorable monsieur dit qu'il a économisé \$700 en destituant un homme qui recevait \$900. Qui a reçu les deux cents autres dollars?

M. LANGEVIN : C'est le compte qu'on m'a fourni. Dans tous les cas, M. Smith n'a pas reçu un centin de plus.

M. MACKENZIE : Puisque l'honorable monsieur nous donne des informations, il nous les faut exactes. Qui a reçu les \$200.

M. LANGEVIN : L'honorable monsieur devrait être exact lui-même. Il dit qu'il y a \$200 dont on n'a pas rendu compte; il aurait dû dire \$116.

M. MACKENZIE : L'honorable monsieur a dit que \$700 ont été économisées, et que le salaire de M. Gilmour était de \$75 par mois, ce qui fait \$900 par année. Il ne nous a pas donné les chiffres d'une manière exacte. Je regrette excessivement qu'il se soit prêté à cette misérable affaire de destituer un brave employé pour faire place à un partisan politique, de l'avoir destitué parce que c'était un adversaire politique de l'honorable ministre.

SIR JOHN A. MACDONALD : L'honorable monsieur n'aurait pas dû dire cela en présence de l'assertion de mon honorable ami. Celui-ci dit que M. Gilmour n'a pas eu de successeur; que M. Smith veille au chauffage des deux bâtisses, ce que M. Gilmour faisait auparavant, et qu'on a constaté qu'un seul homme suffisait pour les trois bâtisses. Mon honorable

ami dit que M. Smith veille au chauffage des trois bâtisses moyennant le même salaire et que personne n'a pris la place de M. Gilmour. L'honorable monsieur n'est pas en mesure de contredire cette assertion, et il n'aurait pas dû dire ce qu'il a dit : c'était indigne de lui.

M. MACKENZIE : Il n'appartient pas à l'honorable monsieur de me faire la leçon : je sais ce que j'ai à faire. Depuis leur retour au pouvoir, les messieurs de la droite ont adopté un système de destituer tous les employés qui ont une teinte de libéralisme politique. L'honorable monsieur a peur de défendre ici ces destitutions. S'il veut produire une liste des mécaniciens et des chauffeurs employés dans les trois bâtisses, on verra qu'il n'en manque pas un. Je le défie de produire la liste.

Résolution lue la seconde fois et adoptée.

M. MILLS : Relativement à l'item 207 consacré aux terres publiques du Canada, j'apprends que M. Jaffray, qui avait été nommé agent des terres fédérales sur la petite Saskatchewan, a été transféré de ce bureau à celui de Winnipeg et qu'on a envoyé un autre à sa place. J'en ai demandé la cause, parce que j'ai appris que le changement n'a pas été dans l'intérêt du public. Je voulais que l'honorable monsieur fit connaître la raison qui l'avait motivé.

SIR JOHN A. MACDONALD : J'aime à croire que l'honorable député ne suivra pas l'exemple de celui qui a pris la parole avant lui, et ne dira pas que M. Jaffray a été transféré pour raisons politiques. On a considéré qu'il était de l'intérêt du ministère que M. Jaffray fût transféré à Winnipeg.

Avant la suspension de la séance, mon honorable ami a posé différentes questions au sujet des arpenteurs : il a parlé de M. Stewart, de monsieur Pierce et de monsieur Sinclair.

M. MILLS : J'ai mentionné monsieur Stewart et monsieur Sinclair simplement comme exemple, mais je pense qu'il y en a plusieurs autres. Si l'honorable monsieur veut se donner la peine de consulter la liste des arpenteurs employés par ses prédécesseurs, il verra qu'ils ne l'étaient pas en considération de leurs préférences politiques : il y avait, parmi le personnel, autant de ses partisans que de ses adversaires. Je désire qu'il produise cette liste.

SIR JOHN A. MACDONALD: Je dirai seulement à l'honorable monsieur que le choix des noms des arpenteurs est laissé aux chefs des ministères. Je ne connais aucun des arpenteurs; je ne connais pas non plus leurs opinions politiques et je ne m'en suis pas enquis. Monsieur Stewart vient de finir son dernier ouvrage et il sera très probablement employé de nouveau au printemps. Sa nomination a été faite par les honorables messieurs de la gauche. Monsieur Simpson a été employé sans interruption, et il l'est encore.

M. MILLS: C'est un ami politique de l'honorable monsieur.

SIR JOHN A. MACDONALD: M. Pierce, dont je ne connais pas les opinions politiques, est encore employé.

M. MILLS: Je mentionne ces messieurs comme étant des amis personnels de l'honorable ministre, et j'ai fait remarquer qu'il n'a pas agi à l'égard de nos amis comme nous avons agi vis-à-vis des leurs.

SIR JOHN A. MACDONALD: Je ne mérite pas cette accusation. Je n'ai jamais pris des renseignements sur les penchants politiques des arpenteurs nommés, et j'ai laissé aux chefs des ministères le soin de les choisir.

M. CURRIER: Il y a quelques instants, j'ai été demandé dans le couloir par un arpenteur qui m'a dit qu'il n'avait pu obtenir de l'emploi. Il m'a dit aussi que le gouvernement en avait nommé un qui, je le sais, est un adversaire politique. Voilà un fait qui prouve que le gouvernement ne fuit pas dans tous les cas, des nominations pour raisons politiques.

Résolutions 232 à 251 lues la seconde fois et adoptées.

Sur la résolution 260, pour payer à M. E. Miall une nouvelle somme en considération de services se rattachant à la commission des pêcheries d'Halifax, \$500,

M. MACKENZIE: M. Miall recevait des appointements fixes de \$2,400. Il a été absent à Halifax pendant quelques mois pour lesquels l'ancienne administration lui a donné \$1,000 de plus. Aujourd'hui le gouvernement veut lui donner davantage. Je considère qu'il a été très bien payé pour les services spéciaux qu'il a rendus, car il recevait ses appointements réguliers indépendamment de cette espèce de bonus. Je ne crois pas qu'il soit juste

SIR JOHN A. MACDONALD.

que le gouvernement revienne sur cette affaire et propose de lui donner encore \$500; à mon avis, c'est une générosité injustifiable.

SIR CHARLES TUPPER: Cette question a été examinée avec soin par le gouvernement et il s'est convaincu, après avoir pris toutes les informations possibles, que monsieur Miall a rendu les plus précieux services en rapport avec cette importante adjudication des pêcheries. Les témoignages unanimes des officiers du gouvernement et de sir Alexander T. Galt nous ont convaincus que monsieur Miall avait droit à cette compensation additionnelle en considération des services qu'il a rendus, services qui ont contribué dans une large mesure au résultat obtenu.

M. MACKENZIE: Je propose que la Chambre ne concurre pas dans cet item. L'ancienne administration a payé à monsieur Miall une somme libérale pour le temps donné, et je pense que personne ne peut justifier le paiement de cette nouvelle somme. Toutes ses dépenses ont été remboursées. Si les honorables messieurs sont déterminés à gaspiller les deniers publics de cette façon, ils doivent voter en conséquence.

M. POPE (Queen, I. P.-E.): Grand nombre de ces réclamations ne sont pas réglées. Il y a des poursuites ou intimations de poursuites judiciaires. Plusieurs avocats nient avoir reçu les sommes qu'on dit leur avoir été payées, et prétendent qu'on n'a jamais réglé avec eux. Ainsi en est-il dans le cas actuel.

Je ne pense pas qu'un officier qui donne son temps à un ministère particulier puisse être envoyé à Halifax, passer des jours et des nuits à travailler aux chiffres, et faire tout son possible pour établir la réclamation faite par le pays et contribuer au succès de cette réclamation dans la mesure de la somme que le gouvernement canadien a reçue, sans être rénuméré pour tout cela. Nous pouvons avoir besoin de semblables services à l'avenir: nous devons les reconnaître et les payer d'une manière convenable.

Il est proposé:

“ Que la dite résolution soit lue maintenant la seconde fois et adoptée.—(Sir Samuel L. Tilley.)

La Chambre se divise :—Pour, 103 ;
contre, 44.

POUR :

Messieurs

Allison	Longley
Arkell	Macdonald (King I.P.E.)
Baby	Macdonald (Victoria C.B.)
Bannerman	McDonald (Cap Breton)
Barnard	McDonald (Pictou)
Benoit	Macmillan
Bergeron	McCallum
Bergin	McCarthy
Bill	McCuaig
Bolduc	Macdougall
Boultsbee	McGreevy
Bourbeau	McLennan
Bowell	McRory
Brecken	Masson
Brooks	Massue
Bunster	Méthot
Cameron (Victoria N.)	Montplaisir
Carling	Muttart
Caron	O'Connor
Cimon	Orton
Colby	Patterson (Essex)
Connell	Perrault
Coughlin	Pinoaneault
Cuthbert	Platt
Daoust	Plumb
Dawson	Pope (Queen's, I.P.E.)
Desaulniers	Poupore
Desjardins	Richey
Doull	Robertson (Hamilton)
Dugas	Robinson
Elliott	Rochester
Fitzsimmons	Ross (Dundas)
Fortin	Rouleau
Fulton	Routhier
Gault	Royal
Gigault	Ryan (Marquette)
Girouard (Jac Cartier)	Ryan (Montréal Centre)
Girouard (Kent,)	Rykert
Grandbois	Shaw
Hackett	Sproule
Hilliard	Tassé
Hooper	Tellier
Hurteau	Thompson (Cariboo)
Ives	Tilley
Jackson	Tupper
Jones	Vallée
Kaulbach	Wade
Keeler	Wallace (Norfolk S.)
Kranz	White (Cardwell)
Langevin	White (Renfrew Nord)
Lantier	Williams.—103.
Little	

CONTRE :

Messieurs

Anglin	Haddow
Bain	Holton
Béchar	Killam
Blake	King
Borden,	LaRue
Bourassa	MacKenzie
Brown	Malouin
Burpee (St Jean)	Merner
Burpee (Sunbury)	Mills
Cameron (Huron Sud)	Oliver

Cartwright	Olivier
Casey	Paterson (Brant Sud)
Chandler	Rinfret
Cockburn (Muskoka)	Robertson (Shelburne)
Dumont	Rogers
Fiset	Ross (Middlesex Ouest)
Fleming	Rymal
Geoffrion	Skinner
Gillies	Trow
Gillmor	Weldon
Gunn	Wiser
Guthrie	Yeo.—44

La question est résolue dans l'affirmative.

Résolution lue la seconde fois et adoptée.

M. CARON : Monsieur l'Orateur, l'honorable député d'Huron-Sud (monsieur Cameron) n'était pas à son siège lorsque la question fut posée.

M. L'ORATEUR : L'honorable monsieur était-il dans la Chambre ?

M. CARON : J'étais à la porte.

M. L'ORATEUR : L'honorable membre était-il dans la Chambre ?

M. CARON : J'étais dans l'intérieur.

M. BLAKE : C'est suffisant, si l'honorable monsieur était dans l'intérieur.

M. CAMERON : Je me trouvais à la porte.

M. CARON : L'honorable monsieur n'était certainement pas dans la Chambre lorsque la question fut posée. Il peut s'être trouvé dans l'intérieur.

M. CAMERON : J'ai entendu la question.

M. L'ORATEUR : La Chambre ne se trouve pas en dehors de cette balustrade, parce que nous y voyons quelquefois des étrangers. L'honorable monsieur se trouvait-il en dehors de cette balustrade ou en dehors de la Chambre ?

M. CAMERON : Vous étiez à poser la question lorsque j'arrivai à la porte.

M. L'ORATEUR : L'honorable monsieur a-t-il entendu poser la question ?

M. CAMERON : Oui, vous comméniez à la lire lorsque j'arrivai à la porte.

SIR JOHN A. MACDONALD : Si l'honorable monsieur a entendu la question au moment où elle fut posée, il a le droit de voter. L'honorable député qui a soulevé cette objection a observé qu'il ne peut pas l'avoir entendue.

M. O'CONNOR : L'honorable monsieur n'est entré qu'après que le *contre* eût été posé.

M. ROCHESTER : Je l'ai vu entrer après l'appel du *pour*.

M. MACKENZIE : Ni l'un ni l'autre de ces deux messieurs n'ont pu voir entrer l'honorable député en ce moment.

M. O'CONNOR : Oh ! oui.

M. MACKENZIE : L'honorable monsieur peut-il voir quelqu'un à travers une planche ?

M. MACMILLAN : J'ai vu l'honorable monsieur au moment où il passait sous le porche pour entrer, et c'était certainement quelque temps avant que la question eut été posée. Il peut s'être trouvé dans la ruelle.

M. FULTON : L'honorable monsieur a pris son siège au moment où l'on prenait les noms de ceux qui votaient *pour*.

M. CAMERON : J'étais à la porte lorsque la question a été posée, et j'allais entrer dans la Chambre à la gauche du fauteuil de l'Orateur ; mais je retournai sur mes pas et j'entraï par la porte qui se trouve à l'extrémité de la ruelle, et je pris le siège que j'occupais quand j'ai voté.

M. L'ORATEUR : La question n'est pas de savoir si l'honorable monsieur avait pris son siège. Il a déclaré qu'il avait entendu poser la question ; par conséquent, son nom doit être enregistré.

M. ANGLIN : Et ayant fait cette déclaration, c'est une insulte grossière. . . x
PLUSIEURS VOIX : A l'ordre.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je nie ceci d'une manière absolue. Les gens doivent avoir la preuve que leur paraissent leurs sens, et si vingt personnes ont vu l'honorable monsieur.... honorable seulement par courtoisie après ce soir.....

M. BLAKE : M. l'Orateur....

PLUSIEURS VOIX : A l'ordre !

M. L'ORATEUR : L'honorable député de Durham-Ouest a soulevé une question d'ordre.

M. BLAKE : Je voulais demander si, d'après les règles de la Chambre, il est permis à un membre d'appeler un de ses collègues "honorable seulement par courtoisie."

M. CAMERON : Je ne me plains pas de ce qui a été dit. Je veux bien croire que les honorables messieurs ont dit ce qu'ils pensent être vrai, parce qu'ils m'ont vu entrer par la porte de derrière ; mais j'ai raison de me plaindre qu'on ne veuille pas me croire quand je déclare avoir entendu poser la question.

M. ROCHESTER : Si l'honorable monsieur était là lorsque la question fut posée, je l'ai certainement vu entrer après

M. MACKENZIE.

que le *pour* et le *contre* eurent été appelés.

M. L'ORATEUR : Cette question est réglée.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : La question soulevée est celle de savoir si les mots "honorable seulement par courtoisie" sont conformes, ou non, aux usages du parlement. Nous sommes parfaitement en mesure de remettre insulte pour insulte, comme les honorables messieurs de la droite. Si vous pouvez, monsieur l'Orateur, maintenir la Chambre dans les bornes de la courtoisie, tant mieux ; si non, il y a une foule de moyens d'exercer les représailles.

M. BLAKE : L'honorable premier ministre va certainement retirer cette expression. Je ne poserai pas la question d'ordre, car je pense que le très honorable monsieur se sentira plus à l'aise demain s'il retire cette expression ; s'il ne le fait pas, je demanderai la décision de l'Orateur sur ce point.

Probablement que l'explication de mon honorable ami d'Huron-Sud n'a pas été entendue aux extrémités de la Chambre, qu'il ne pouvait être vu, mais qu'il a entendu poser la question, qu'il est entré et a pris un siège. On a méprisé sa parole et donné à entendre par là qu'il avait dit un mensonge et le premier ministre déclare que "le député d'Huron-Sud est "honorable seulement par courtoisie après ce soir," ce qui est une évidente infraction aux règles du parlement, contraire au décorum, et de nature à abaisser le niveau de la Chambre, parce que de pareilles attaques entraîneraient des récriminations.

SIR JOHN A. MACDONALD : J'ai à dire simplement que je ne pense pas être hors d'ordre, et que le langage dont je me suis servi soit contraire aux usages du parlement : j'en suis même certain. Je demanderai à l'honorable député (monsieur Blake) de venir avec moi à la place où l'honorable représentant de Huron-sud dit s'être trouvé lorsque la question fut posée, et je lui prouverai que ce dernier ne peut pas avoir entendu la question.

M. MILLS : L'honorable député a déclaré qu'il se trouvait de ce côté-ci de la porte.

SIR JOHN A. MACDONALD : L'honorable monsieur n'a pas dit cela ; j'en appelle à son témoignage.

M. CAMERON : Non, je n'ai pas dit que j'étais en dehors de la Chambre. J'ai dit que j'étais à la porte lorsque l'Orateur a posé la question.

M. L'ORATEUR : J'espère que tout ceci va finir. Je crains fort que les mots employés ne soient exactement conformes aux usages du parlement.

M. BLAKE : Je ne tiens pas à pousser plus loin ce sujet désagréable ; mais je désire dire que, d'après la règle du parlement, la déclaration de l'honorable député d'Huron Sud—qu'il était dans l'enceinte de la Chambre lorsque la question fut posée—aurait dû être acceptée.

Je veux connaître la décision de l'Orateur sur ce point, afin de savoir si des disputes de ce genre devront encore surgir plus tard. J'ai toujours vu les déclarations des membres acceptées, à moins que l'un d'eux ait demandé une enquête au sujet de quelque point en litige.

SIR JOHN A. MACDONALD : L'honorable monsieur a dit qu'il avait entendu une partie de la motion ; il n'a pas dit qu'il l'avait entendu poser par l'Orateur.

M. CAMERON : L'honorable premier ministre a raison. Je ne dis pas que j'étais en dedans de la Chambre, ni en dedans de la porte. Je n'ai pas dit que j'avais entendu toute la question. J'ai dit que j'étais à la porte pendant que l'Orateur posait la question, que j'avais retourné sur mes pas et étais revenu par l'autre chemin.

Résolutions 262 à 264 lues la seconde fois et adoptées.

SUBSIDES.

PERCEPTION DU REVENU.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité.)

Douanes.

Somme additionnelle pour différents ports de douanes.....	\$6,000 00
Commiss'ion des experts et service préventif extérieur.....	10,000 00
Pour pay-r des arriérés d'appointements à des officiers et des ex-officiers des douanes dans l'Île du Prince-Edouard.....	2,236 86

M. BUNSTER : L'honorable ministre des douanes n'a pas fait droit aux réclamations du port et de la ville de Nanaimo dans lesquels il a été perçu pour \$18,600 de droits l'année dernière. Ils n'ont qu'un seul officier douanier, tandis qu'ils ont

droit à deux ou trois. Il existe en ce moment de sérieux mécontentements au sujet de la grande injustice faite à ce sujet. L'ancienne administration avait nommé un officier, mais l'administration actuelle a jugé que ce port n'avait pas d'importance, et il a fait passer New-Westminster avant lui. Cependant, Nanaimo reçoit un plus grand nombre de navires que tous les autres ports de la Colombie britannique. Je pense que le gouvernement manque à son devoir en ne rendant pas justice à Nanaimo, et j'espère qu'il va y remédier immédiatement.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : L'honorable ministre des finances voudrait-il bien laisser savoir à la Chambre, lundi, le montant des deniers reçus pour les douanes et l'accise pendant le mois d'avril 1880.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Oni.

M. BUNSTER : J'ai droit à une réponse de l'honorable ministre des douanes au sujet des réclamations de Nanaimo.

M. BOWELL : La ville de Nanaimo recevra toute considération—justice comprise. Je n'ai pu satisfaire aux désirs de tous les membres qui m'ont demandé les appointements de différents officiers ou de faire de nouvelles nominations. Si je m'y étais rendu, il me faudra demander un nouveau crédit de \$30,000 ou \$40,000, et cette demande ne serait pas justifiable dans le moment.

M. BURPEE (Saint-Jean) : J'ai entendu l'honorable ministre des douanes dire quelque chose à propos de ce que je n'ai pas soldé leurs arriérés aux officiers de douanes de Charlottetown pendant la dernière administration. Leurs réclamations ont été longtemps devant le ministre, et une partie—c'est-à-dire \$828—a été payée irrégulièrement, il y a quelque temps, par le percepteur.

Je crois que cela provient d'une erreur commise au ministère, car le percepteur dit n'avoir pas donné d'instructions au commis chargé de la correspondance d'ordonner le paiement ; mais le percepteur a compris qu'il avait l'ordre de payer à certains officiers de Charlottetown des arriérés d'appointements depuis le moment de la Confédération jusqu'au mois de juillet 1873—\$1,400, chiffres ronds—pour le service extérieur, à des officiers dont quelques-uns avaient été nommés par l'un ou l'autre des deux gouvernements.

Je considère que ces officiers n'avaient point droit aux appointements additionnels qu'ils demandaient. Ils fondaient leur réclamation sur une entente avec l'ancien commissaire (monsieur Bouchette) qui, paraît-il, leur fit espérer qu'ils seraient payés au taux des appointements donnés après la Confédération, pour une certaine période précédant l'entrée de l'île dans l'Union. Il me dit qu'il comprenait lui-même que les officiers du service préventif devaient recevoir, à partir du moment de la Confédération, selon le taux fixé depuis leur nomination par arrêté du conseil, mais il ne pouvait pas dire qu'il eût fait des promesses à cet égard. J'admets qu'il y a eu irrégularité dans le paiement de ces six officiers des douanes de Charlottetown, car je ne pense pas qu'ils eussent droit à ce qui leur a été donné.

M. POPE (Queen, I. P. E.) : Je dois dire à l'honorable monsieur qu'à l'époque où il était ministre des douanes, il m'a dit pendant deux sessions que la réclamation de ces officiers était juste, et que comme quelques-uns avaient été payés les autres devaient l'être. Ce n'est que deux ou trois jours avant la fin de la seconde session où il était ministre que j'ai pu obtenir une réponse positive au sujet de cette affaire. Il l'avait soumise au trésor et avait reçu un rapport de son commissaire recommandant le paiement de la somme.

Après l'entrée de l'île du Prince-Edouard dans la Confédération, au mois d'août 1873, monsieur Bouchette visita cette province pour des affaires en rapport avec les douanes, et il dit à ces officiers que leurs appointements seraient payés à dater du 1er juillet, au taux fixé pour les appointements fédéraux ; mais le changement n'eut jamais lieu. Ces messieurs s'acquittèrent de leurs attributions, et, le 3 novembre, avant de se retirer, l'ancienne administration édicta un arrêté du conseil fixant ses appointements.

Presque chaque officier est un fonctionnaire déjà nommé. Ils nous sont arrivés avec la province, et ils appartiennent au service public de la Confédération tout autant que les autres fonctionnaires. Quelques-uns étaient au service depuis vingt ans, et ils en ont été renvoyés sans la plus petite cause. Je pourrais en citer un, un brave et honnête homme qui fut ensuite expédié au Cap Traverse, pour

des affaires importantes, par l'ancien gouvernement.

Les salaires de ces officiers furent fixés après que leur nomination eut été faite d'une manière formelle ; l'ordre spécifiait distinctement qu'ils devaient être payés à un certain taux depuis le 1er juillet 1873 ; cependant, ils furent ensuite démis—avec ou sans raison, je ne le sais pas—mais je prétends qu'au moment où ils furent démis, ils avaient droit à leurs appointements au taux fixé pour la période écoulée depuis le 1er juillet.

Ils appartenaient au service civil du Canada longtemps avant que l'administration eut résigné ; mais ceux qui avaient acclamé monsieur Laird lorsque celui-ci descendit dans l'île comme membre du nouveau gouvernement et qui avaient abandonné leur parti furent ensuite payés par le percepteur au taux fédéral, tandis que les bons serviteurs qui furent destitués sans raison reçurent les anciens appointements fixés par la province.

Huit ou neuf items furent payés en vertu d'ordres transmis d'ici par le ministère, et le gouvernement n'a jamais eu l'honnêteté—j'allais dire le courage—de reconnaître leur parti injuste. Sept années se sont écoulées, et il n'a jamais perçu les deniers de ceux qui les avaient reçus, s'ils ont été payés sans raison. On a laissé subsister l'acte contre M. Bouchette jusqu'après sa retraite et sa mort.

Ce qui reste aujourd'hui, c'est l'accusation portée contre monsieur Kelly. S'il a été payé plus que de raison, le gouvernement aurait du retenir cette somme sur ses appointements de demander aux officiers de rembourser le ministère, et non pas laisser les favoris de l'ancienne administration recevoir des traitements différents de ceux des fonctionnaires qui ont été destitués sans cause.

J'ai été surpris d'entendre l'honorable député de Saint-Jean dire qu'il considérait que la somme ne devait pas être payée, lui qui m'avait informé à plusieurs reprises qu'elle le serait quand l'affaire viendrait devant le bureau du trésor et que son commissaire, monsieur Johnston, avait en 1877 recommandé le paiement.

M. BURPEE (Saint-Jean) : J'ai dit au ministre actuel de la marine que je déférerais la question au bureau de la trésorerie qui n'a jamais donné l'autorisation. Les employés qui ont reçu le

montant mentionné étaient dans une position toute autre que ceux qui n'ont rien reçu. Ils étaient à la douane de Charlottetown depuis des années et recevaient des salaires du gouvernement. La plupart des employés du service extérieur que ce crédit servira à payer, n'ont pas été nommés par le gouvernement actuel le 3 novembre. Ils sont tout-à-fait en dehors. Il est vrai qu'ils ont servi, en vertu des réglemens de l'île, pendant plusieurs années, et ont reçu, en sus de leurs anciens salaires, la différence entre le cours canadien et le cours monétaire de l'île. Me trouvant dans une position différente, je n'avais aucunement le droit de faire les destitutions recommandées par les commissaires. C'était une question purement locale. Après l'union, les officiers furent pris, en nombre égal, dans les deux partis. Mais il y avait d'autres employés que ceux nommés par l'ancien gouvernement. Il n'y eut que vingt-six nominations et quarante-six conservèrent leurs places.

Depuis lors, soixante-trois des employés de Charlottetown ont reçu leur supplément de salaires. Il est vrai que le percepteur fit les paiements en vertu d'instructions du département dont je n'ai pas eu connaissance ni le commissaire non plus. Ces paiements furent faits sur un ordre donna le premier commis du département. Au mois de juillet 1878, ils se montaient à \$800 environ. Je consentis à payer cette somme et le commissaire avait préparé un mémoire aux termes duquel j'imputais ce montant au revenu. Au mois de juillet, je partis pour le Nouveau-Brunswick, laissant l'ordre que l'on devait envoyer au gouvernement; mais, à mon retour, je constatai que rien n'avait été fait. Au mois de septembre, après les élections, je laissai le mémoire au commissaire, lui disant de demander à M. Fraser si le montant devait être porté en compte; mais il refusa.

M. BOWELL: Je crois que l'honorable monsieur a raison sur ce point. Voici copie de l'arrêté du conseil. L'île du Prince-Edouard est entrée dans la Confédération le 1er juillet 1873. A cette époque, les officiers de douane étaient payés par le gouvernement de l'île. L'honorable monsieur se trompe en disant qu'on se proposait de payer ces montants aux officiers qui n'étaient pas employés par le

gouvernement de l'île à l'époque de la Confédération.

M. BURPEE: Vous ne m'avez pas compris.

M. BOWELL: Peut-être; alors je retire ces observations. Le 3 novembre 1873, il fut passé un arrêté du conseil nommant tous les officiers qui étaient employés par le gouvernement de l'île à l'époque de la Confédération. Immédiatement après leur arrivée au pouvoir, en 1873, les nouveaux ministres annulèrent l'arrêté du conseil décrétant ces nominations. Subséquemment, une partie de ces employés furent payés au taux des salaires fixés par l'arrêté du conseil et mon honorable ami nous dit qu'un moment de sortir de charge, il donna instruction de porter ces \$800 au compte du revenu et de créditer le percepteur pour un montant égal. La question qui se présente maintenant est celle-ci: ces nominations ayant été faites par un arrêté du conseil fixant les salaires à un certain chiffre, à partir du 1er juillet, les employés n'ont-ils pas droit aux montants spécifiés dans l'arrêté du conseil? En pareilles circonstances, le gouvernement a cru que tous ces employés devaient être placés sur le même pied, surtout puisque l'arrêté du conseil qui les nomma, spécifie que leurs salaires dateront du 1er juillet. Je dirai à mon honorable ami que ce n'est pas l'intention de payer un seul centin à aucun officier employé par le gouvernement de l'île à l'époque de la Confédération, mais qui n'est point mentionné dans l'arrêté du conseil. Nous avons reçu des demandes dans ce sens, mais elles ont été uniformément rejetées.

L'item est adopté.

Poids et mesures.

266 Pour liquider les dépenses encourues conformément à l'Acte concernant les poids et mesures de 1873 et qui n'ont pu être réglées avant que le crédit de 1878-79 fût épuisé..... \$3,500

Chemins de fer.

267 Pacifique canadien. — Montant requis pour défrayer les dépenses de la ligne entre le lac Emerson et et le lac Travers, jusqu'au 30 juin 1880..... 50,000

268 Embranchement de Windsor—Entretien de la voie..... 10,000

SIR CHARLES TUPPER: Ceci est une question de compte. Le gouvernement a repris le contrôle de l'embranchement

ment de Windsor qu'il va faire exploiter par la compagnie du chemin de fer de Windsor et Annapolis.

La compagnie paiera tous les frais d'exploitation de la ligne, sauf l'entretien de la voie et recevra les deux tiers des recettes bruts, l'autre tiers allant au gouvernement à condition d'entretenir la voie. Il en résulte que nous avons à demander un crédit pour payer cet entretien.

M. BLAKE : Depuis quand cet arrangement existe-t-il ?

SIR CHARLES TUPPER : Depuis le mois d'août dernier.

M. ANGLIN : On a essayé d'amener un règlement entre la compagnie de Windsor et Annapolis et celle de Windsor et Yarmouth. L'honorable monsieur peut-il nous dire où en sont les négociations ?

SIR CHARLES TUPPER : On n'en est encore arrivé à rien de satisfaisant. On nous a demandé de régler toutes les difficultés en nous offrant de renoncer à toutes les réclamations contre le gouvernement fédéral. Cette proposition est sous considération actuellement.

M. MACKENZIE : Quelle sont les réclamations contre le gouvernement fédéral ?

SIR CHARLES TUPPER : La compagnie du chemin de fer de Windsor et Annapolis a présenté une pétition de droit qui est devant les tribunaux depuis deux ans et plus. D'autre part, la compagnie des comtés de l'ouest prétend que le gouvernement doit reprendre la ligne, aux termes d'un contrat passé avec elle ; de sorte que nous sommes entre deux feux.

M. MACKENZIE : L'honorable monsieur s'est placé entre deux feux en retirant la ligne à la compagnie alors qu'il y avait chance de la terminer.

SIR CHARLES TUPPER : Il n'y a absolument aucune chance de la terminer.

M. MACKENZIE : J'aimerais à avoir quelques détails sur l'item 59.

SIR CHARLES TUPPER : Ces chiffres sont basés sur des conjectures, mais je puis dire qu'on n'a encore rien dépensé. Les dépenses sont balancées par les recettes. Mais nous sommes obligés de fixer un certain montant en sus du prix d'achat.

M. ANGLIN : Je ne sais pas trop s'il est bien convenable que l'honorable

SIR CHARLES TUPPER.

ministre insiste sur l'exécution, à la lettre, de l'arrangement entre la compagnie du chemin de fer des comtés de l'Ouest et le gouvernement fédéral.

C'est certainement enlever à cette compagnie les moyens d'obtenir crédit sur le marché anglais. Il faut espérer que l'honorable ministre prendra les mesures nécessaires pour faire terminer la ligne à l'achèvement de laquelle tant de personnes sont intéressées dans sa propre province.

SIR CHARLES TUPPER : L'honorable monsieur ne sait pas très bien où en étaient les affaires de la compagnie des comtés de l'Ouest, lorsque le gouvernement a repris possession de l'embranchement de Windsor.

La compagnie du chemin de fer des comtés de l'Ouest avait reçu de la Nouvelle-Ecosse des sommes considérables qu'elle a dépensées à construire le chemin de fer de Yarmouth à Digby. Mais après avoir fait une banqueroute complète, elle s'est trouvée dans l'impossibilité de terminer la ligne. Une année s'écoula et tous ses efforts pour obtenir les fonds nécessaires à l'achèvement de la ligne, n'eurent aucun résultat.

Elle recevait les recettes de l'embranchement de Windsor ; mais, seule, elle était incapable de terminer la ligne jusqu'au moment où le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse garantit ses bous pour le montant dont elle avait besoin. Elle n'aurait à construire que la section de Yarmouth à Digby, sans s'occuper de la section de Yarmouth à Pictou. Mais son crédit était ruiné et elle n'a put obtenir de fonds.

Il faudra environ un demi million de dollars pour terminer la ligne. Telle était la position des affaires, c'est-à-dire, qu'il ne restait aucune perspective d'arrangement, au grand préjudice du commerce de la Nouvelle-Ecosse, lorsque le gouvernement résolut de porter le seul remède possible à cet état de choses en reprenant possession de la ligne.

M. ANGLIN : Nous savons tous que cette compagnie a débuté avec un très faible capital, et que toute son existence n'a été qu'une lutte. Je demanderai à l'honorable ministre quel espace de temps il a laissé écouler après l'époque à laquelle, d'après son arrangement avec le gouvernement fédéral, la compagnie devait terminer la ligne avant d'en prendre posses-

sion. Il me semble qu'il a traité un peu durement la compagnie en exigeant que l'obligation fût remplie à la lettre.

SIR CHARLES TUPPER : On n'a pas accordé de temps à la compagnie. Son insolvabilité était si manifeste que tout délai eût été inutile.

M. ANGLIN : Monsieur Plunkett, un des entrepreneurs, était en Angleterre à l'époque pour tâcher de placer les bons de la compagnie. On dit qu'il avait de bonnes chances de succès et qu'il eût pu réaliser les fonds dont il avait un besoin urgent, si le gouvernement n'eût pas agi comme il a fait. J'espère que l'honorable monsieur ne s'opposera pas aux arrangements que l'on pourra proposer.

SIR CHARLES TUPPER : L'honorable monsieur est tout à fait mal renseigné. M. Plunkett a offert ses bons dans tous les coins de Londres pendant plusieurs mois et n'a pas pu obtenir un seul dollar. Il avait même renoncé à sa tentative lorsque les procédures ont été prises. Le gouvernement consentirait volontiers à tout arrangement justifiable.

M. KILLAM : Je demanderai à l'honorable ministre ce que le gouvernement a fait pour remplir l'obligation contractée, il y a deux ans, par le parlement, de construire un chemin de fer entre Halifax et Yarmouth.

SIR CHARLES TUPPER : Si l'honorable monsieur ne se tient pas à son siège, je ne puis pas répéter, pour sa convenance personnelle, les déclarations que j'ai déjà faites à la Chambre.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Lorsque j'étais ministre des finances, j'ai eu à répéter des explications, non pas une fois, mais dix fois, pour des partisans de l'honorable ministre, exactement dans les mêmes circonstances.

M. ALLISON : L'honorable député de Gloucester a clairement insinué que certains de ses partisans, à la Nouvelle-Ecosse, sont persuadés que le gouvernement avait été poussé par des motifs politiques en cette affaire. Ses déclarations en public et certaines conversations particulières que je n'ai pu m'empêcher d'entendre, me font croire que l'honorable monsieur attribue des motifs politiques à l'honorable ministre des chemins de fer dans le règlement de cette question.

Je désirerais beaucoup voir l'affaire réglée à l'amiable ; mais je crois que jamais aucune compagnie n'a obtenu plus

de délai et n'a vu augmenter davantage sa subvention que la compagnie des comtés de l'ouest de la Nouvelle-Ecosse. L'honorable député de Gloucester se plaint de ce que la compagnie n'a pas eu assez de délai ; mais il sait très-bien que l'opinion prédominante, à la Nouvelle-Ecosse, est que l'honorable ministre des chemins de fer aurait dû agir beaucoup plus tôt qu'il ne l'a fait.

J'ai eu une entrevue avec l'honorable ministre, dans son propre bureau, à ce sujet et en réponse à mes observations qui avaient peut-être un caractère politique, il me fit la réponse suivante, autant que mes souvenirs me sont fidèles :

“ Cela peut bien être vrai ; mais je suis tellement persuadé que la population qui habite le long de la ligne, souffre beaucoup de l'état de choses actuel, que je suis bien décidé à régler la question en dehors de toute considération politique.”

M. ANGLIN : C'est un procédé nouveau en cette Chambre, monsieur l'Orateur, de baser des déclarations sur des conversations particulières que l'on croit avoir entendues. Je n'ai point dit, je n'ai point même insinué que l'honorable ministre avait été poussé par des motifs politiques. J'avais uniquement pour but de l'engager à prendre des mesures essentielles, selon moi, aux intérêts de cette section du pays. On a dit, en dehors de la Chambre, que l'honorable ministre avait été poussé par des motifs politiques en employant le procédé extraordinaire de ne pas accorder un seul jour de grâce à la compagnie. J'ai soulevé cette question pour lui donner l'occasion de s'expliquer et de nous dire quelles sont ses intentions pour l'avenir. J'ai dit à l'honorable député qui siège derrière moi que l'on regardait encore sa conduite comme inspirée par des motifs politiques. C'est aussi mon impression ; et puisqu'il faut la formuler en public, je la formule en ce moment.

M. KILLAM : Je veux d'abord signaler à la Chambre la réponse ou plutôt l'insulte que l'honorable ministre des chemins de fer m'a lancée en réponse à une question très pertinente que je lui faisais. Les députés peuvent s'absenter quand ils veulent. Souvent ils y sont forcés et quand j'aurai moi-même à sortir, je ferai comme l'honorable ministre des chemins de fer, je quitterai mon siège pour revenir quand il me plaira. Aujourd'hui même,

j'ai eu à faire une question au premier ministre au sujet de son département. Il n'était pas à son siège et j'ai dû la répéter à son retour. Je n'avais aucune objection à me répéter, parce que je veux être courtois avec tous les membres de cette assemblée.

Sachant d'avance comment l'honorable ministre des chemins de fer traite ses adversaires politiques, j'ai eu bien soin de ne pas le provoquer. Je sais que, sous l'influence du ressentiment politique, il se porte parfois à des actes qu'il regrette ensuite et qui pourraient nuire à ceux de ses amis qui sont intéressés dans cette entreprise.

Le bill relatif au chemin de fer du Canada Central est une mesure judicieuse. Au point de vue financier, elle est également justifiable, parce qu'elle mettra à la disposition du gouvernement \$1,500,000, sans qu'il ait à négocier un emprunt. Le projet de chemin de fer dont il s'agit aurait mis \$5,500,000 entre les mains de l'honorable ministre des finances et l'aurait dispensé d'emprunter ou de faire une émission de billets.

Le dépit, le désir de porter préjudice aux comtés qui n'ont pas soutenu l'honorable ministre des chemins de fer, ont seuls empêché le gouvernement de mettre ce projet à exécution. Je puis défendre ici ma conduite relativement au chemin de fer des comtés de l'Ouest, aussi bien qu'aucun autre député peut défendre n'importe lequel de ses actes politiques. Je puis en appeler aux amis que j'ai dans les comtés intéressés à cette entreprise et ceux qui ne connaissent diront tous que je n'ai jamais agi par intérêt pécuniaire ou en vue d'obtenir quelque faveur politique. Les électeurs de mon comté ont toujours agi avec une parfaite indépendance. Je n'ai rien à me reprocher au sujet de ce chemin de fer.

Je défie l'honorable ministre des chemins de fer de rien trouver contre moi, depuis l'origine de cette entreprise. Je suis fâché de m'exprimer aussi clairement, mais on m'y force.

Je n'aurais pas parlé ainsi, sans l'insulte que m'a lancée l'honorable ministre des chemins de fer. En 1874, une loi fut passée, transférant l'embranchement de Windsor à la compagnie du chemin de fer des comtés de l'Ouest, conformément à un arrangement conclu par les honorables messieurs de la droite en 1873. En 1877,

il fut convenu que la ligne serait ouverte dans deux ans; dans l'intervalle, des difficultés survinrent et les travaux furent retardés. Mais d'autres lignes n'ont été achevées qu'après l'époque fixée.

Le chemin de fer canadien du Pacifique est projeté depuis plusieurs années et il devait être terminé dans dix ans. Néanmoins, le gouvernement n'est pas très avancé dans cette construction, bien que neuf ans se soient écoulés. Et le chemin de fer Intercolonial? Il devait être terminé cinq ans après la Confédération et n'était pas achevé au bout de dix.

La compagnie du chemin de fer des comtés de l'Ouest a fait tout en son pouvoir pour terminer la ligne. Elle a dépensé une somme considérable fournie par les comtés et par la province et a mis à contribution toutes les ressources qu'elle a pu trouver disponibles jusqu'au moment du transfert de l'embranchement. On travaillait à la construction de la ligne lorsque l'honorable ministre, animé de rancunes politiques, reprend l'embranchement de chemins de fer et, pour punir Yarmouth, fait tort au comté de Digby dont le député n'est pas à son siège, et au comté d'Annapolis dont le député garde le silence à ce sujet; enfin il coupe toute communication avec Halifax, ville dont il prétend avoir tous les intérêts à cœur et dont l'un des députés est aussi absent; tout cela pour punir Yarmouth. Que l'honorable monsieur continue, et que pendant les trois années qu'il restera peut-être au pouvoir, il fasse tout son possible pour nuire à ces populations. Elles sont indépendantes; elles subiront quelques inconvénients, résultats de son animosité et de ses petites vengeances, plutôt que de se soumettre au système de taxes de l'honorable ministre des finances qui a refusé la garantie demandée au préjudice évident de toute la province.

Le crédit est voté.

Canaux.

269 Montant additionnel requis pour réparations et frais d'exploitation, comme suit :

Cornwall.....	\$ 1,700
Welland.....	30,000
Rideau.....	1,800
Chambly.....	3,500
Saint-Laurent.....	4,000
Divers.....	1,000

Service de la poste.

270 Montant additionnel requis pour compléter ce service.....\$ 60,000

En réponse à sir RICHARD J. CARTWRIGHT,

M. O'CONNOR : Ce crédit supplémentaire est requis par suite de l'augmentation des parcours en chemin de fer surtout dans l'Ontario, augmentation qui nécessite aussi la nomination de nouveaux employés. Voici le tableau des augmentations successives des parcours :

1877-78.....	4,779 milles.
1878-79.....	5,121 "
1879-80.....	5,752 "
1880-81.....	6,032 "

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Où sont ces chemins de fer ?

M. O'CONNOR : Je ne saurais maintenant en donner la liste complète. L'an prochain nous aurons le chemin de fer de Credit Valley ; le chemin de fer de Picton et plusieurs autres ont été ouverts cette année. Le montant payé aux commis de la malle a augmenté comme suit :

1877-78..	\$146,487
1878-79.....	156,160
1879-80.....	169,000
1880-81.....	171,600

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Cette augmentation est considérable. Le gouvernement actuel non-seulement n'a pas pu réduire les dépenses au chiffre qu'elles atteignaient sous l'ancienne administration, mais il les porte à \$100,000 au-dessus de ce chiffre. Néanmoins, il a peut-être raison ; je ne conteste pas la nécessité de ces dépenses ; mais cela prouve combien l'honorable monsieur avait tort d'accuser l'ancienne administration de trop dépenser dans ce département.

M. BUNSTER : Je remercie l'honorable préopinant de m'avoir signalé cette augmentation de dépenses dans le service de la poste, parce que les dépenses de ce service ont été réduites de \$29,000 à la Colombie britannique. Je signale, à mon tour, au directeur-général des postes, le fait que le port de Nanaimo a été considérablement négligé.

En réponse à M. BLAKE,

M. O'CONNOR : Je ne saurais indiquer le détail du parcours des malles pour l'année prochaine. Le tableau a été dressé par le député ministre avant que je prisse la direction du département. Peut-être pourrai-je fournir ces renseignements lors de la troisième lecture du bill des subsides.

M. PATERSON (Brant-Sud) : La construction de nouveaux chemins de fer a-t-elle pour effet de réduire les frais du service de la poste ?

M. O'CONNOR : Tout au contraire.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Quand le budget a été dressé, pour l'année courante, on supposait qu'en adjudgeant des contrats et visant toujours à l'économie, nous pourrions opérer une réduction. Cette réduction a eu lieu, en effet, sur le renouvellement de certains contrats et l'adjudication nouvelle de certains autres. Le budget a été dressé avec le plus grand soin. En renouvelant un contrat, lorsque le chemin de fer est substitué aux moyens ordinaires de transport, le service se fait beaucoup mieux ; mais il faut payer cet avantage. Quand le budget supplémentaire a été soumis, le secrétaire a déclaré que l'on avait adopté un nouveau système. Si je me rappelle bien, le maître-général des postes déduisait ordinairement sa commission sur les timbres et remettait le montant net. Cela faisait une différence de \$75,000. Ce système est modifié : le maître des postes remet le plein montant et l'on retient un chèque pour la commission. Mais nul doute que les dépenses ont de beaucoup augmenté, surtout dans la province d'Ontario. Cette augmentation provient de l'ouverture de nouvelles voies ferrées et du fait que, dans l'adjudication des nouveaux contrats, on n'a pas économisé autant qu'on l'espérait. C'est peut-être un effet de la politique nationale : le commerce s'étant amélioré, les entrepreneurs sont plus exigeants que par le passé.

M. BLAKE : Nous avons eu deux explications. Si l'honorable ministre qui a dressé le budget, voulait nous en donner une troisième, nous aurions peut-être ainsi l'explication complète. Le directeur-général des postes n'est pas évidemment bien au fait de la question.

Il nous a fourni une liste de chiffres n'ayant aucun rapport avec l'interpellation qui lui a été faite. Nous aimerions à savoir du gouvernement comment cette énorme augmentation est composée et à quelles branches du service elle se rattache.

On dirait que l'honorable monsieur croit à la valeur des accusations formulées. Il espérait que les nouveaux contrats seraient beaucoup moins coûteux. Malgré toute la supériorité qu'il réclame sur ses

prédécesseurs, il paraîtrait qu'il n'a pas su jouer ses cartes.

SIR SAMUEL L. TILLEY : On ne vit pas à si bon marché en Canada.

M. BLAKE : Nous nous en apercevons à nos dépens. Ce sont, sans doute, les représentants de l'Île du Prince-Edouard qui lui ont fourni ce renseignement. Le service des hommes et des chevaux est coûteux. Mais on pourrait bien nous dire quel montant de cette augmentation est simplement ajouté et quel montant provient des difficultés que l'honorable monsieur a mentionnées.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Si je me rappelle bien—et au cas où je me tromperais, le directeur-général des postes me corrigera—la province d'Ontario est la seule où le service des postes donne un revenu, toutes dépenses payées.

M. O'CONNOR : Non.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : En tout cas elle rapporte plus qu'aucune autre.

M. O'CONNOR : Oui.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Je ne crois pas me tromper non plus en disant qu'avec les nouvelles voies de communication établies dans l'Ontario, l'augmentation du revenu est presque égale aux nouvelles dépenses.

Je demanderai à l'honorable ministre si le revenu des bureaux de poste a augmenté, l'an dernier, jusqu'à la présente date.

M. O'CONNOR : Je ne pense pas.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : J'en suis fâché, parce que c'eût été un signe certain de l'amélioration des affaires.

M. BUNSTER : L'honorable préopinant a dit qu'Ontario est la seule province où le service de la poste donne un surplus. Je ne suis pas de son avis. Aux termes de l'Union, le gouverneur fédéral, à part l'achat de la Colombie britannique, devait faire transporter les malles sur certaines routes.

M. BLAKE : La Colombie britannique a-t-elle donc été achetée.

M. BUNSTER : Non ; elle a été séduite, comme dit l'honorable chef actuel de l'opposition (M. Blake). Nous n'avons pas été bien traités par l'ex-directeur-général des postes, ni par son successeur et je signale une grave injustice commise envers la Colombie britannique par le fait que le service de la poste n'y est pas organisé

M. BLAKE.

comme il devrait l'être aux termes de l'Union. En général, les honorables ministres ne nous ont pas rendu justice.

Pourtant, l'honorable ministre des finances nous a fait la gracieuseté, je dois le dire, d'abolir les droits sur la poudre, au grand contentement de notre population. Je lui reproche seulement de n'avoir pas mis un droit sur le riz, afin de nous délivrer des Chinois. J'espère que l'honorable directeur-général des postes organisera mieux le service des postes à la Colombie, aux termes de l'Union.

M. O'CONNOR : J'aurai bien soin, en tout cas, que l'on n'y expédie point de Chinois par la poste.

M. HUNTINGTON : Quant j'avais l'avantage—si c'en était un—de diriger le département des postes, mon honorable ami (M. Bunster) me fit des représentations au sujet de la Colombie britannique, et bien que très disposé à entrer dans ses vues, comme je lui le fis comprendre alors, il ne m'a jamais fait de compliments comme ceux qu'il adresse aux honorables messieurs de la droite. Lorsque les amis de l'honorable monsieur sont arrivés au pouvoir, j'ai cru qu'ils feraient quelque chose pour lui. Mais il se plaint de leurs injustices à l'égard de sa province et, malgré cela, il donne, sans réserve, son appui à l'administration.

Je lui fais mes compliments sur la manière dont il défend la Colombie britannique et déclare qu'on l'approuve de plus en plus, chaque jour. Je suis sûr que la Colombie est fière de son représentant. Je le félicite également de la fidélité à toute épreuve qu'il ne cesse de jurer aux hommes qui oppriment sa province.

Je suis porté à croire que les dépenses du département des postes augmentent avec la facilité toujours croissante des communications par voies ferrées. Je crois que l'honorable directeur-général des postes trouve qu'il faut bien des dépenses pour satisfaire aux demandes que le public adresse à son département. Peut-être l'honorable monsieur n'est-il pas à blâmer parce qu'il ne peut pas nous donner maintenant les détails qui justifient cet item du budget supplémentaire. J'attendrai qu'il ait pris des renseignements. Mais s'il avoue qu'il ne peut administrer ce département avec plus d'économie que ceux dont ses partisans blâmaient l'extravagance, j'espère qu'il fera publiquement les aveux que voici : " Nous

nous trompions en vous accusant ainsi ; nous sommes obligés d'augmenter les dépenses dont vous étiez responsables ; nous sommes responsables et nous admettons notre erreur." Voilà, d'après moi, comment devrait parler l'honorable monsieur toutes les fois qu'il en aura l'occasion, pour nous montrer qu'il regrette le tort fait à des adversaires par les accusations fausses fulminées contre l'ancienne administration. A coup sûr, le grand parti conservateur ne voudra pas persister dans les accusations qu'il a longtemps fulminées contre le département des postes et qu'il voit ne pouvoir justifier aujourd'hui, puisqu'il excède les dépenses qu'il blâmait tant. Si l'honorable directeur-général des postes ne consent pas à cet aveu, le public comprendra bien que c'est une justification des hommes que son parti a calomnié pendant des années.

M. O'CONNOR : Je n'avais pas l'honneur de siéger dans cette assemblée à l'époque des accusations dont parle l'honorable préopinant et dont je n'ai eu connaissance que par les journaux. Je n'ai qu'une chose à dire, c'est que les communications postales augmentent tous les jours, dans le pays. Les besoins du service augmentent à la Colombie britannique, dans les territoires du Nord-Ouest, à Manitoba et dans les nouveaux établissements des provinces plus anciennes. Cela suffit pour justifier le surcroît de dépenses.

M. BUNSTER : Je défie l'honorable député de Shefford (monsieur Huntington) de prouver que je n'ai pas toujours été logique. C'est mon devoir de signaler aux ministres de la couronne les injustices commises à l'égard de la Colombie britannique. Je ne méritais pas l'attaque de l'honorable monsieur.

J'appuie le gouvernement parce qu'il montre, à l'égard de notre province, de meilleures dispositions que l'administration précédente et je continuerai à appuyer dans l'espoir qu'il nous accordera ultérieurement toutes nos demandes.

M. GILLIES : A mon avis, la Colombie britannique n'a pas seule le droit de se plaindre de la manière dont la traite le département général des postes. Je veux signaler un fait qui s'est produit dans la circonscription électorale que je représente. Vers la fin de la dernière session, j'informai l'honorable ministre que le maître de poste de Carnegie,

Bruce-Nord, allait se retirer et qu'une autre personne, demeurant près de là, était prête à l'accepter. Je ne reçus point alors de réponse définitive. Peu après la prorogation du parlement, le maître de poste de Carnegie envoya sa résignation et j'écrivis, à ce sujet, au directeur-général des postes qui ne me répondit point encore d'une manière définitive. En même temps, il était rumeur, dans la localité, qu'on allait fermer le bureau de poste. J'écrivis encore pour demander la raison de cette mesure, insistant surtout à savoir si l'existence de ce bureau de poste entraînait des dépenses inutiles. Je faisais voir qu'il se trouve entre Paisley et Cheeley, sur une route postale fréquentée chaque jour, et que l'existence de ce bureau n'entraînait aucune dépense additionnelle pour le transport des malles. On me répondit, sans explications, que le bureau allait être fermé. On voit que ce n'était pas la question des dépenses qui motivait cette mesure. J'en recherchai donc le motif et découvris bientôt qu'on le fermait à la demande de certaines personnes du voisinage que je compte parmi mes adversaires les plus obstinés et qui représentèrent que la population qui entoure le bureau de poste, étant composée de réformistes, de *grits* invétérés, n'avait aucun droit aux avantages du service postal. Belles raisons, comme on voit. Et je sais que plusieurs de mes adversaires ont écrit au département pour demander la fermeture de ce bureau. Je n'assurerais pas que tel a été le motif de la fermeture ; mais je n'en vois pas d'autres. Ce bureau fut établi en 1863 et est resté constamment ouvert depuis. Il desservait environ quarante familles et 100 adultes qui reçoivent, entre eux, une quarantaine, au moins, de journaux du Canada.

M. O'CONNOR : L'honorable monsieur a-t-il demandé les documents relatifs à cette affaire ?

M. GILLIES : Je les ai demandés, mais ils n'ont pas été produits. Une des raisons pour lesquelles ce bureau devrait être maintenu, c'est que de l'aveu même du ministre, il n'entraîne aucune dépense. En outre, plusieurs personnes qui correspondaient et recevaient des journaux par l'intermédiaire de ce bureau, cesseront de correspondre et ce sera autant de perdu pour le revenu des postes. Je demanderai maintenant au maître-général des postes

quelle est la véritable cause de la fermeture de ce bureau. S'il n'en existe pas d'autre que celle que j'ai indiquée, à coup sûr on le rétablira, parce que la population du voisinage souffre du manque de communications postales.

L'honorable ministre des finances prêche l'économie. Certainement, il faut économiser. Mais puisque nous pouvons avoir ce bureau sans nuire aux projets d'économie du ministère, je ne vois pas pourquoi l'on nous priverait des communications postales ordinaires.

L'honorable ministre des finances nous a dit encore que les exigences du service postal augmentent avec le développement du pays. D'accord ; mais c'est là précisément une raison pour ouvrir de nouveaux bureaux de poste et non pas fermer les anciens. Si donc le directeur-général des postes a agi en cette affaire uniquement sur les représentations de certains particuliers qui, sans me consulter, moi leur humble représentant, se sont mis en communication avec le département des postes, il me semble que la fermeture de ce bureau n'est aucunement justifiable. J'espère que, dans le cours de la soirée, on me donnera une réponse satisfaisante ou du moins une explication complète de l'affaire.

M. MÉTHOT : Je me lève pour témoigner de l'économie que le gouvernement pratique dans mon comté. Je trouve même qu'il porte cette vertu à l'excès. Sur le chemin de fer d'Arthabaska et des Trois-Rivières, nous avons deux conducteurs de la malle ; l'un recevait \$800 et l'autre \$600 de traitement annuel. Dès son avènement au pouvoir, l'administration actuelle a destitué l'un et l'autre et la malle est expédiée actuellement sans conducteur. Nous désirons l'économie autant que n'importe qui ; mais nous ne voulons point qu'on la pratique dans une seule localité.

Je n'ai point encore reçu de réponse satisfaisante aux interpellations que j'ai faites à ce sujet. Au lieu de deux employés recevant ensemble \$1,400, je demande un seul conducteur recevant \$500 par année.

Mon comté souffre de l'état de choses actuel. Les \$500 que je demande pour un conducteur, ne seront pas entièrement perdues, parce qu'il me semble que le gouvernement doit avoir à payer actuellement quelque chose pour faire distribuer

M. GILLIES.

les malles. Les maîtres de poste d'Arthabaska et des Trois-Rivières demandent des augmentations de traitement pour le surcroît d'ouvrage qu'ils ont à faire. J'espère donc que l'on nous rendra justice.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Si l'honorable directeur-général des postes ne peut pas répondre de suite à l'interpellation de l'honorable député de Bruce-Nord (M. Gillies) il pourra répondre quand la Chambre sera en séance. Des griefs de ce genre demandent explication. Avant d'adopter l'item, qu'il soit donc bien compris que la réponse sera donnée en temps et lieu.

M. O'CONNOR : Je crois que l'honorable député (M. Gillies) aurait dû donner avis de cette interpellation. Je n'ai pas actuellement les informations nécessaires pour répondre ; mais je pense les avoir en temps voulu.

L'item est adopté.

Terres fédérales.

- 271 Arpentages—Montant requis pour les comptes non-réglés relatifs aux arpentages de subdivision \$5,000
272 Publication de brochures et annonces relatives aux terres fédérales... 13,600

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Les autorités des Etats-Unis ne devraient-elles pas contribuer à cet item ? Leurs terres sont, en effet, annoncés dans les brochures dont nous avons tant entendu parler.

M. BLAKE : L'item comporte : " Terres fédérales, etc." Je suppose que l'*Et cetera* désigne quelque partie des Etats-Unis.

SIR JOHN A. MACDONALD : Le seul Etat pour lequel nous annonçons est le Texas.

M. BLAKE : Cet item serait donc compris, comme compte séparé, dans les dépenses relatives aux terres du Nord-Ouest.

SIR JOHN A. MACDONALD : Cela me semble juste.

L'item est adopté.

- 273 Montant additionnel requis pour dépenses imprévues.....\$1,000.00
274 Items non prévus en 1878-79.
Voir le rapport de l'auditeur-général..... 234,678.20

En réponse à sir RICHARD J. CARTWRIGHT,

SIR SAMUEL L. TILLEY : Le principal item est de \$210,183 dépensés à

compte du chemin de fer Intercolonial, en sus du crédit voté.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Il serait bien commode d'avoir, sur le bureau de la Chambre, pendant la prochaine session, certains états que les membres de l'opposition qui s'occupent des finances, ont toujours à demander. L'honorable ministre des finances épargnerait ainsi beaucoup de temps et de peine aux employés de son département et à l'opposition même.

Nous devrions avoir aussi le détail des recettes et des dépenses. Les rapports publiés dans la *Gazette officielle* ne sont pas assez complets à cet égard.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Cela est vrai. Désormais, ces états seront préparés d'avance et l'on évitera ainsi bien des inconvénients.

Le crédit est voté.

Ordonné que les résolutions soient rapportées.

La Chambre reprend ses délibérations.

(En Chambre.)

Les résolutions sont rapportées.

**BILL AMENDANT LA LOI CONCERNANT
LES OBSTRUCTIONS DES EAUX
NAVIGABLES.**

(BILL No. 107.)

(*M. Pope, Queen, I. P.-E.*)

EXAMINÉ EN COMITÉ.

La Chambre se forme en comité général pour examiner ce bill.

(En comité.)

En réponse à M. ANGLIN,

M. POPE (Queen, I. P.-E.) : Je ne vois pas comment l'on pourrait modifier la clause rendant les armateurs de vaisseaux naufragés responsables des frais nécessaires pour enlever les épaves des cours d'eau navigables.

Les personnes blâmables pour ces obstructions seraient obligées de les enlever ou de payer pour faire faire ce travail, tandis qu'aujourd'hui, c'est le public qui paie.

Plusieurs navires échoués dans le lac Erié, et ailleurs, appartenaient à des étrangers qui ne songent même pas à enlever les épaves. Quand les armateurs sont solvables, le gouvernement devrait les faire payer.

D'après la loi de Québec, lorsqu'un navire sombre et obstrue la navigation, l'armateur est obligé de placer un signal pour avertir les autres vaisseaux qu'il y a obstruction, jusqu'à ce que l'épave soit enlevée. En ne se conformant pas à la loi, il s'expose à une amende.

Aucune loi de ce genre n'existe dans les autres provinces, et je ne vois pas pourquoi le public paierait pour faire enlever les obstructions dans nos eaux navigables.

M. BLAKE : Il existe déjà, dans Ontario du moins, une loi punissant les offenses mentionnées dans le bill en question. Aucune personne ne peut laisser des obstructions dans des eaux navigables sans s'exposer à des poursuites devant les tribunaux civils et les poursuites ont lieu fréquemment. Je me rappelle deux cas où les épaves de navires coulés, l'un dans le havre d'Owen Sound, et l'autre dans le havre de Toronto, dûrent être enlevées par ordre de la cour, comme nuisant au public et obstruant la navigation.

La difficulté est, qu'en pareilles matières, nous semblons intervenir dans des questions de droit civil. Jusqu'à présent, la loi reste parfaitement dans les limites de notre juridiction, en ce qui concerne la navigation des havres, etc., parce qu'elle se borne à déclarer que le gouvernement a droit de donner avis d'enlever les obstructions, et si le propriétaire du navire ne se conforme pas à cet avis, le gouvernement peut saisir et vendre l'épave, et appliquer les produits de la vente à la faire enlever. Mais le bill propose d'exiger des dommages du propriétaire, en sus du produit de la vente de l'épave. Cela me semble presque un empiètement sur le domaine des droits civils. Je ne crois pas que l'honorable monsieur ait remédié à la difficulté que j'ai signalée dans une autre occasion. Je faisais observer que, dans les limites de notre juridiction, nous devrions agir sommairement contre les personnes qui achètent un navire faisant eau, avec sa cargaison et le coulent dans un havre quelconque pour en retirer ce qu'il contient. Mais, dans bien d'autres circonstances, le naufrage est causé par le mauvais temps ou par d'autres circonstances dont l'armateur n'est aucunement responsable. Il me semblerait un peu dur d'appliquer en pareil cas, les clauses sévères du bill, puisque nous avons déjà des lois pour semblables cas.

M. SPROULE: L'honorable député de Durham-Ouest a mentionné un cas d'obstruction dans le havre d'Owon Sound. La cause est encore devant les tribunaux et bien que l'on ait fait des frais considérables, l'épave est toujours là.

M. BLAKE: La poursuite a été mal dirigée.

M. McDONALD (Pictou): Le bill peut bien être sévère, mais cela n'en affecte pas le principe. La question est de savoir si le propriétaire est obligé d'enlever une épave qui est devenue une obstruction par sa propre négligence. Je ne pense pas que, d'après la véritable interprétation de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, le bill proposé soit *ultra vires*. Toute la question se réduit donc à savoir si la mesure présentée par mon honorable collègue est opportune. Je ne la trouve pas trop sévère.

Il survient toujours des cas où certains droits sont contestés. Par exemple, si en conduisant sa voiture sur un chemin public, un homme la renverse contre un obstacle qu'il n'avait pas remarqué, on ne prétendra pas qu'il ait le droit de laisser là les débris de sa voiture qui pourront renverser celle du premier passant. Le principe est le même. Un havre est une voie publique. Si un navire y sombre par la négligence de son propriétaire et devient une obstruction, c'est à ce dernier de l'enlever.

Il est vrai que le gouvernement a le pouvoir de faire enlever l'obstruction et de poursuivre celui qui l'a volontairement causée; mais je crois que c'est le devoir du propriétaire de l'enlever avant qu'elle ait occasionné des dégâts à d'autres. J'admets que le bill peut bien être sévère dans certains cas; mais le principe en est bon et je crois que nous devrions l'adopter.

M. BLAKE: Si c'est le devoir du propriétaire d'enlever l'épave, la loi actuelle est suffisante, puisqu'elle l'oblige à remplir ce devoir.

M. McDONALD: Mais il y a un grave inconvénient à ce que le propriétaire attende que la loi le force à agir. Nous disons: "Si vous n'agissez pas, nous agirons pour vous et nous vous ferons payer les frais. Faites votre devoir convenablement, sinon nous ne permettrons pas que le public souffre de votre négligence."

Ordonné que le bill soit rapporté.

M. SPROULE.

La Chambre reprend ses délibérations. Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

BILLS DU GOUVERNEMENT.

TROISIÈME LECTURES.

Les bills suivants sont examinés en comité général, rapportés, lus une troisième fois et adoptés:

Bill (No. 96) à l'effet d'abroger l'acte maintenant en vigueur concernant les terres fédérales à la Colombie britannique et de prescrire certaines autres dispositions relativement à certaines terres publiques dans cette province.—(Sir John A. Macdonald.)

Bill (No. 97) refondant et amendant les actes relatifs aux territoires du Nord-Ouest.—(Sir John A. Macdonald.)

SECONDE LECTURE.

Bill (No. 95) amendant l'acte concernant les terres fédérales, 1879.—(Sir John A. Macdonald.)

La Chambre s'ajourne
à une heure
quarante-cinq minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 3 mai 1880.

L'Orateur prend son siège à trois heures.

PRIÈRE.

BUDGET SUPPLÉMENTAIRE.

MESSAGE DE SON EXCELLENCE.

SIR SAMUEL L. TILLEY communique deux messages de Son Excellence le gouverneur-général.

M. L'ORATEUR donne lecture des messages qui sont ainsi conçus:

"LORNE.

"Le gouverneur-général transmet à la Chambre des Communes le budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'année expirant au 30 juin, 1881; et conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, il recommande ce budget à la Chambre des Communes.

"HÔTEL DU GOUVERNEMENT,

"Ottawa, le 3 mai 1880."

"LORNE.

"Le gouverneur-général transmet à la Chambre des Communes le budget supplémentaire additionnel des sommes requises pour le

service du Canada pendant l'année expirant au 30 juin, 1881 ; et conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, il recommande ce budget à la Chambre des Communes.

“HÔTEL DU GOUVERNEMENT,

“Ottawa, le 3 mai 1880.”

ORDONNÉ que les dits messages et les budgets qui les accompagnent soient déferés au comité des subsides—(Sir Samuel L. Tilley.)

SIR SAMUEL L. TILLEY : L'ancien ministre des finances m'a demandé si je voudrais soumettre à la Chambre un état du revenu des douanes et de l'accise pour le mois d'avril.

J'ai préparé cet état auquel j'ai adjoint un état comparatif pour le mois d'avril 1878 et 1879. Je puis donc dire, pour l'information de la Chambre, que les recettes des douanes, pendant le mois d'avril 1879, se sont élevées à \$1,152,260 ; accise, \$382,342.

En avril 1878, les recettes des douanes étaient de \$901,661 ; accise, \$310,306, soit une augmentation en 1879, comparé à 1878, de \$250,599 pour les douanes et de \$72,036 pour l'accise.

Pendant le mois d'avril dernier, les recettes des douanes se sont élevées à \$628,785 et celles de l'accise à \$139,588 ; différence, avec 1879, de \$523,475 pour les douanes et de \$242,754 pour l'accise.

PRIVILÈGE—LE DÉPUTÉ DE RICHELIEU.

OBSERVATIONS.

M. MOUSSEAU : J'ai quelques mots à dire relativement à la pétition présentée par mon honorable ami de Québec-Est (M. Laurier). C'est une pétition contre l'honorable député de Richelieu (M. Masue).

M. L'ORATEUR : Je dois avertir mon honorable ami que je ne puis autoriser des débats sur la présentation d'une pétition, s'il n'a pas une motion à faire.

M. MOUSSEAU : Je ne veux faire qu'une motion préalable qui n'entraînera pas de débats. Je veux, au moins, exposer les faits à la Chambre avant que nous agissions.

M. MACKENZIE : Nous ne tenons pas à connaître ces faits.

M. BLAKE : La pétition n'a pas été reçue.

M. MOUSSEAU : Alors je souleve

une question de privilège. Je demande deux choses : En premier lieu, qu'il soit ordonné que la pétition soit imprimée dans les journaux de la Chambre, afin que les députés soient bien au courant des faits lorsque les débats auront lieu. En second lieu, lorsqu'il sera fait motion de recevoir la pétition, je m'y opposerai pour la raison que si les allégations y contenues sont vraies, ces allégations sont du ressort des tribunaux et la Chambre n'a pas à s'en préoccuper.

M. LAURIER : Je demande que la pétition ne soit pas reçue. Demain, nous nous occuperons peut-être de la pétition et alors mon honorable ami pourra faire valoir les objections qu'il trouve à ce qu'elle soit reçue.

M. MOUSSEAU : Je ne comprends pas l'opposition de mon honorable ami. Je trouve que la pétition est présentée à une époque bien avancée de la session.

M. L'ORATEUR : L'honorable monsieur fera mieux d'attendre jusqu'à demain lorsqu'il sera fait motion de lire et recevoir la pétition.

M. MOUSSEAU : J'espère que personne ne s'opposera à la motion que je vais faire et qui est celle-ci : que la pétition présentée par l'honorable député de Québec-Est soit imprimée.

M. BLAKE : Je crois que ce serait établir un fort mauvais précédent d'ordonner l'impression d'une pétition qui n'est pas encore lue ni reçue. Elle peut contenir des allégations qui ne méritent pas la publicité que leur donnerait l'impression. Nous ne connaissons pas encore le contenu de la pétition.

M. MOUSSEAU : Je propose qu'elle soit lue et imprimée.

M. BLAKE : C'est un principe général qu'une pétition ne peut pas être imprimée sans avis préalable.

M. MOUSSEAU : Les allégations contenues dans la pétition sont très-graves et le refus d'imprimer est un déni de justice, parce que la Chambre sera prorogée mercredi ou vendredi et le public n'aura pas connaissance de la pétition. On me dit. . . .

PLUSIEURS VOIX : A l'ordre !

M. DESJARDINS : Je propose l'ajournement de la Chambre : cela préviendra l'injustice.

M. MOUSSEAU : Encore un mot.

M. L'ORATEUR : L'honorable dé-

puté d'Hochelaga (M. Desjardins) a proposé l'ajournement de la Chambre.

M. MOUSSEAU : Les allégations contenues.....

PLUSIEURS VOIX : A l'ordre !

M. CASEY : Il n'est pas permis.....

PLUSIEURS VOIX : A l'ordre !

M. CASEY : La question d'ordre est celle-ci : toute discussion est interdite quand il y a une motion d'ajournement. Nous ne pouvons discuter cette pétition dont la discussion n'était pas réglementaire auparavant. Les règles de la Chambre s'y opposent.

M. KIRPATRICK : Discutez donc tout ce que vous voudrez.

M. L'ORATEUR : Il n'est pas réglementaire de discuter la pétition qui vient d'être présentée. Elle n'a pas été soumise à la Chambre après la motion d'ajournement.

M. MOUSSEAU : La Chambre ne devrait pas s'ajourner avant d'avoir réglé cette importante question ; c'est commettre une grave injustice. L'honorable député de Richelieu.....

PLUSIEURS VOIX : A l'ordre !

M. MACKENZIE : Il n'est pas régulier de discuter cette question.

M. L'ORATEUR : Il n'est pas réglementaire de discuter une pétition présentée à la Chambre, ou plutôt une pétition qui n'est pas encore soumise à la Chambre.

M. MOUSSEAU : Alors je soulève une question de privilège. La pétition attaque l'honneur et la dignité.....

M. LAURIER : Je comprends parfaitement l'objet de mon honorable ami qui est de faire lire et recevoir la pétition ou de s'assurer si elle peut être reçue. Comme la session touche à sa fin, je lui propose de remettre la chose à demain, s'il ne veut pas attendre à mercredi.

M. MOUSSEAU : Mon honorable ami veut-il dire qu'elle va être imprimée de suite et présentée demain ?

M. LAURIER : Elle ne sera pas imprimée ; mais nous déciderons demain si elle doit être reçue.

M. DESJARDINS : Alors je retire la motion d'ajournement.

La motion (M. Desjardins) est retirée, avec la permission de la Chambre.

M. L'ORATEUR.

BILL AMENDANT LES ACTES RELATIFS
A LA MAISON DE LA TRINITE
ET A LA COMMISSION DU
HAVRE DE MONTREAL.

(M. Pope, Queen, I.P.-E)

PREMIERE LECTURE.

M. POPE (Queen, I. P.-E.) présente un bill amendant les actes relatifs à la maison de la Trinité et à la commission du havre de Montréal.

Les commissaires du havre de Montréal désirent vivement, dit-il, que trois de leurs membres soient autorisés à s'assurer de la compétence des pilotes. Il est très difficile de réunir cinq des membres et ils demandent que cette autorisation soit donnée à trois d'entre eux.

Je demande la sanction de la Chambre à cet effet. Il ne s'agit que d'adopter une clause à cet effet.

M. BLAKE : Si je comprends bien l'honorable ministre, le seul objet du bill est de donner à trois membres choisis par la commission les pouvoirs que possède un quorum de cette même commission.

M. POPE : Oui.

Le bill subit la première lecture.

CAPITAINES ET SECONDS SUR LES
EAUX NAVIGABLES A L'INTERIEUR.

OBSERVATIONS.

M. POPE (Queen, I. P.-E.) : Au sujet d'une résolution qui se trouve sur les ordres du jour, je dois dire que ce n'est pas l'intention du gouvernement de soumettre un bill pendant la présente session. L'expérience prouve combien il est nécessaire que capitaine, et seconds qui font la navigation des lacs, aient des certificats de compétence. Un terrible naufrage a eu lieu, la saison dernière, sur le lac Supérieur, et on a constaté que les officiers du navire n'avaient point de certificats et qu'on ne les avait jamais requis d'en produire.

Après avoir rempli les fonctions de caissier pendant un an ou deux, des jeunes gens entreprenants deviennent capitaines de navires et font assez bien le service pendant la saison d'été. Mais il est absolument nécessaire que les capitaines qui commandent des navires sur ces lacs, véritables mers intérieures, soient des hommes expérimentés et habiles. Nous ne nous occuperons pas de la question maintenant, mais un bill sera présenté pendant la prochaine session.

SIR ALBERT J. SMITH : L'examen sera-t-il le même que pour les officiers des navires qui vont en mer ?

M. POPE : Il sera tout différent.

M. McCALLUM : L'honorable ministre est un peu sévère à l'égard des navigateurs des lacs. Je crois qu'ils valent bien tous les autres navigateurs. Il peut arriver des accidents, malgré toute la prudence et l'habileté des officiers. L'honorable monsieur verra bien que tous ces hommes peuvent subir n'importe quel examen et donner d'amples preuves de compétence.

BILL A L'EFFET D'AMENDER L'ACTE
CONCERNANT L'INSPECTION
DU PÉTROLÉ.

(M. Baby.)

PREMIÈRE LECTURE.

M. BABY propose que la Chambre se forme en comité général pour examiner la résolution suivante :

“ Qu'il est opportun d'amender les actes concernant l'inspection du pétrole et d'élever la force de preuve de combustion du pétrole canadien de 105 à 115 degrés Fahrenheit ; aussi de réduire la force de preuve des pétroles étrangers de 130 degrés à 120 degrés ; afin de rendre les marchands responsables de la qualité du pétrole qu'ils vendent.”

La discussion qui a eu lieu, il y a quelques jours, dit-il, a rendu nécessaires certains amendements à la loi. Dans le bill qui sera présenté d'après ces résolutions, il y a une clause prescrivant un système uniforme de vérification du pétrole. Actuellement, quelques-uns des inspecteurs n'ont ni les connaissances, ni les instruments nécessaires pour faire convenablement la vérification. Pour les cas où il y aurait des difficultés entre les officiers du revenu et les importateurs d'huile, le gouvernement propose d'en référer à un bureau central qui sera établi à Ottawa, Québec ou Toronto. Le bill enlève aussi la responsabilité aux officiers et l'impose aux marchands d'huile. J'espère que ces modifications mériteront l'approbation du commerce.

M. COLBY : Comme j'ai déjà traité longuement cette question lors de la seconde lecture du bill que j'ai eu l'honneur de présenter, je n'occuperai pas longtemps l'attention de la Chambre. Je dirai simplement que je ne vois aucune raison de modifier les opinions que j'ai cru devoir adopter après mûr examen. Je suis persuadé que la force de preuve de

115 degrés est suffisante pour les huiles canadiennes et les huiles américaines et que ces huiles n'offrent pas plus de danger les unes que les autres, quand elles peuvent soutenir le même degré de preuve. S'il y a plus de matière volatile dans une huile que dans l'autre, l'épreuve l'indiquera. Je sais que ce point est contesté par des experts qui prétendent que tous les éléments volatiles ne sont pas chassés de l'huile américaine par la distillation, mais qu'ils y restent en suspens avec la paraffine et que, par suite, on devrait établir une distinction. Mais ce n'est là qu'une question théorique. Depuis que j'ai eu connaissance de la proposition de l'honorable ministre du revenu de l'intérieur, je me suis mis en communication avec des marchands de Portland, Bocton et New-York pour m'assurer si la différence de cinq degrés, entre l'huile américaine et l'huile canadienne, avait quelque importance et pouvait être préjudiciable aux consommateurs d'huile américaine. On m'a répondu qu'il importait peu que la force de preuve fût de 115 degrés ou de 120 degrés, en sorte que je ne voudrais point me montrer trop particulier, du moment où l'honorable ministre est disposé à satisfaire l'opinion publique, non-seulement en ce qui regarde la force de preuve, mais encore sur d'autres points.

Des renseignements que j'ai pris, il résulte qu'on fabrique, aux États-Unis, trois sortes d'huile. Celle de la première catégorie, destinée à l'exportation, supporte une preuve de 110° ; c'est l'huile la moins sûre que l'on reçoive dans le pays et je crois même que ce degré est trop bas. L'huile de la deuxième catégorie supporte une force de preuve de 150° ; c'est une huile supérieure pour l'exportation et la moins chère pour la consommation générale ; elle se vend 14 centins le gallon sur le marché américain.

La troisième catégorie comprend des huiles particulières, destinée aux pays où l'on exige une force de preuve très-élevée. L'huile de cette troisième catégorie coûte plus cher que celle de la catégorie précédente et ne la vaut pas. Avec l'ancienne force de preuve, nous ne pouvions pas acheter les huiles de 150° et nous étions forcés d'employer une huile spéciale, beaucoup plus coûteuse et de qualité très-inférieure pour l'éclairage.

Je crois que la proposition de l'hono-

rable ministre nous dispensera d'acheter ces huiles spéciales et coûteuses et de nous procurer facilement les huiles supérieures fabriquées dans l'intérêt du consommateur. Cela posé et sans admettre aucunement qu'une distinction est nécessaire, mais en maintenant toujours l'opinion que j'ai déjà exprimée, savoir, qu'une preuve de 115° est suffisante, comme sûreté, je ne demanderai pas le vote. Mais si je constatais que je me suis trompé relativement aux huiles qui seront admises au-dessous de 120° ; si, dans la pratique, la nouvelle loi présentait des inconvénients et si nous allions être obligés d'acheter des huiles plus coûteuses, je me croirai obligé de signaler ces faits à la Chambre et au gouvernement, dans le cours de la prochaine session.

M. FLYNN : Je regrette que l'honorable ministre de l'intérieur n'ait pas adopté la force de preuve uniforme de 115° pour toutes les huiles, chiffre mentionné dans le bill de l'honorable député de Staunstead. Pendant des années, nous avons payé le droit très-élevé de 15 centins par gallon sur l'huile américaine, comme protection au fabricant canadien. Il y a quelque temps, on crut devoir réduire ce droit par égard pour la population des provinces maritimes qui consomme beaucoup d'huile américaine.

On a toujours employé l'huile américaine dans les provinces maritimes malgré le chiffre élevé des droits. Quant à la preuve, l'honorable ministre n'a pas expliqué pourquoi il fait une distinction entre l'huile canadienne et l'huile américaine.

En 1868, la première loi relative à l'inspection du pétrole, fixait la preuve à 115°. En 1871, elle fut réduite à 115° sur l'huile canadienne comme sur les huiles étrangères. Jamais on ne nous a expliqué pourquoi la force de preuve a été augmentée pendant la dernière session. De 1871 à 1879, l'expérience a prouvé que 105° suffisent pour prévenir les accidents.

On a constaté aussi que l'huile américaine offre plus d'avantages pour la consommation et est moins dangereuse qu'aucune autre sorte d'huile. Je ne comprends donc aucunement pourquoi l'on établit une distinction entre l'huile américaine et canadienne.

En Angleterre, le parlement a décidé qu'une preuve uniforme de 100° est suf-

fisante pour toutes sortes d'huiles. Pourquoi donc le Canada accepterait-il une force de preuve de 120° sur l'huile américaine. Ce chiffre exclura de nos marchés une grande quantité d'huile étrangère.

Dans une lettre qu'il adresse à l'honorable ministre des finances et que j'ai vue, le percepteur des douanes de Saint-Jean déclare que l'huile qui supporte une preuve de 115° est un article de bonne qualité, n'offre pas de danger et se vend bien. Nul doute que si, en la raffinant, vous donnez une force de preuve de 120°, elle n'éclairera plus aussi bien et coûtera de 2 à 3 centins de plus par gallon. Cela exclura, en grande partie, l'huile américaine des provinces maritimes.

Un grand avantage de l'huile américaine, c'est qu'elle n'a pas la mauvaise odeur de l'huile canadienne. Même dans la province d'Ontario où il y a des sources d'huile, je constate, par les rapports officiels, que l'on a importé 241,000 gallons d'huile en 1879, tandis que les provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard, réunis, n'en ont importé que 628,000 gallons.

Je ne comprends aucunement, je le répète, pourquoi l'on établit une distinction entre la force de preuve des huiles américaines et celle des huiles canadiennes. C'est, selon moi, porter préjudice au commerce des provinces maritimes.

Si le gouvernement s'obstine à appliquer son système de protection à la manufacture des huiles canadiennes, qu'il se contente d'élever les droits. Si le droit de 6 centins par gallon n'est pas suffisant, qu'il l'élève à 10 et même 15 centins, mais qu'il n'entrave pas le commerce par les moyens que propose le bill. Qu'on nous dise ce que nous avons à payer pour protéger les coteries de marchands d'huile, mais qu'on ne nous oblige pas à employer de l'huile d'une odeur aussi désagréable que l'huile canadienne.

La loi de l'an dernier fixant à 130° la force de preuve, équivalait à une prohibition de l'huile américaine, et la quantité consommée dans les provinces maritimes avait été passée en contrebande. Bien que la force de preuve soit abaissée à 120°, la contrebande se fera encore

sur une grande échelle, j'en suis bien persuadé.

Si de 1871 à 1879, on a trouvé que 105 ° suffisait, je ne vois pas pourquoi ils ne seraient pas suffisants encore. Je n'ai connaissance d'aucun accident arrivé tant qu'on a exigé que ce degré de preuve.

Si, en Angleterre, on trouve que 100 ° suffisent, pourquoi exiger 120 ° ? Je ne vois pas pourquoi l'on établirait une distinction entre les deux huiles, et je crois que le gouvernement ferait bien d'adopter la recommandation de l'honorable député de Stanstead (monsieur Colby) et d'établir une force de preuve uniforme de 115 ° pour l'huile américaine comme pour l'huile canadienne.

M. ROSS (Middlesex-Ouest) : Je suis très heureux que l'honorable ministre du revenu de l'intérieur ait jugé convenable d'augmenter la force de preuve de combustion ; cela rendra les huiles canadiennes moins dangereuses. Le nombre d'accidents déplorables arrivés en Canada, l'année dernière, exigeait cette mesure. Je vois que d'honorables députés objectent à la proposition de l'honorable ministre pour deux raisons. La première, c'est que la force de preuve est plus élevée en Angleterre. Or, un certain degré peut suffire sous un climat humide comme celui de l'Angleterre et être insuffisant chez nous pendant les grandes chaleurs d'été, comme il l'est dans les Etats du Sud. On prétend, en second lieu, qu'en élevant le degré de preuve on nuit à la qualité de l'huile à brûler. Les experts nous disent que ces qualités dépendent de la densité de l'huile. Or, on observera que le bill du gouvernement fixe à 8.2 la densité de l'huile canadienne. C'est une garantie que l'huile américaine importée vaudra l'huile canadienne pour l'éclairage. Selon moi, le seul fait qu'il est absolument nécessaire de prévenir tout danger est une raison suffisante pour augmenter le degré de preuve de l'huile canadienne.

Les experts nous disent aussi que l'huile américaine contient une plus forte proportion de matières explosives que l'huile canadienne ; cela justifie encore la distinction que l'honorable ministre veut établir. Cette distinction est peu de chose, bien moindre que celle de cinq degrés fixée par l'ancienne loi. Je crois que cette distinction, si elle n'est pas entièrement juste pour l'huile canadienne, indiquera au

moins laquelle des deux huiles est la plus explosive.

On objecte encore que cette distinction empêchera l'importation des huiles américaines ; ce n'est pas ce qu'indique l'état soumis par l'honorable ministre du revenu de l'intérieur, il y a quelque temps. J'y vois que, depuis six mois, nous avons importé 400,000 gallons d'huile américaine qui ont payé les droits. J'ignore quelle quantité l'on a passé en contrebande ; mais ce chiffre de 400,000 gallons est assez imposant. Pendant les six mois correspondants, l'année dernière, nous avons importé 624,000 gallons, payant droits, de cette même huile. Il est vrai que la diminution est considérable, plus forte à proportion que pour d'autres articles importés des États-Unis. Mais il reste ce fait qu'une grande quantité de l'huile consommée en Canada vient des États-Unis. Or, si cette huile soutient une preuve plus élevée, les garanties de sécurité sont plus grandes et, en exigeant une densité uniforme, nous aurons de l'huile de qualité uniforme pour l'éclairage. Je crois que le bill, dans sa forme actuelle, est fort acceptable, puisqu'il pourvoit à deux points importants : sécurité, bonne qualité de l'huile pour l'éclairage.

M. PLUMB : J'ai pris part au débat sur les résolutions présentées par l'honorable député de Stanstead, (M. Colby), au sujet du pétrole et je m'intéresse vivement à toute mesure qui peut contribuer à augmenter la consommation du produit des puits canadiens. J'ai donc été heureux d'apprendre que le gouvernement s'occupait de la question, persuadé qu'autant que les intérêts des consommateurs le permettent, il agirait de manière à développer une des grandes industries du Canada.

Je crois que les raffineurs d'huile n'ont à blâmer qu'eux-mêmes s'ils n'ont pas le contrôle du marché canadien et j'espère que le changement dans la force de preuve proposé par le gouvernement, les amènera à faire ce qui ne leur est pas difficile, fabriquer de l'huile d'aussi bonne qualité que l'huile américaine. Je crois qu'ils arriveront facilement à contrôler le marché canadien en désinfectant, clarifiant et purifiant leurs produits, comme font les fabricants américains.

L'huile canadienne donne une lumière plus forte que l'huile américaine et con-

tient une proportion beaucoup moindre de gaz explosifs.

Je suis heureux que l'honorable ministre du revenu de l'intérieur ait accepté, jusqu'à un certain point, la proposition faite par moi-même et par d'autres, dans le cours du débat de l'autre jour. Le compromis entre les opinions de l'honorable député de Stanstead, celles de l'honorable député de Middlesex-Est et moi-même, sera satisfaisant pour tous et donnera au consommateur une huile aussi inodore que l'huile américaine, mais coûtant moins cher, éclairant mieux et offrant moins de danger.

M. CASEY : Rien, dans ce bill, ne souffre objection, à mon avis, sauf la distinction, si faible qu'elle soit, que l'on veut établir en faveur des huiles canadiennes. Je ne vois point qu'on ait donné une seule raison valable pour justifier cette distinction. Il est évidemment absurde de prétendre que de deux huiles qui supportent la même preuve, l'une fera explosion à un degré moins élevé que l'autre, puisqu'elles font toutes les deux explosion au même point.

Le seul argument qui reste c'est que l'huile américaine présente plus de danger, après l'explosion, que l'huile canadienne. Or, les raffineurs eux-mêmes ont démontré que l'intervalle entre le point d'explosion et le point de combustion est plus grand pour l'huile américaine que pour l'huile canadienne et, conséquemment, qu'après l'explosion la première est moins susceptible de prendre feu que la deuxième. La Chambre et le pays devraient comprendre que l'objet de cette distinction est de protéger encore les raffineurs canadiens, malgré la protection énorme qu'ils ont déjà.

Je crois que les consommateurs ne seront pas entièrement satisfaits de ce bill, bien qu'il soit meilleur que celui qui le précède.

M. CONNELL : Le bill de l'an dernier a causé un grand mécontentement dans le pays. Les consommateurs sont bien disposés à acheter l'huile canadienne, pourvu qu'elle éclaire aussi bien que l'huile américaine ; mais le fait est que l'huile offerte en vente dans mon district ne valait pas mieux qu'auparavant et que nous avons été obligés d'acheter de l'huile américaine qui coûte plus cher. Ainsi, les raffineurs eux-mêmes ont contribué à rendre la loi sans effet.

M. PLUMB.

D'après la résolution présentée par l'honorable ministre du revenu de l'intérieur, la force de preuve de l'huile canadienne est fixée à 115° et celle de l'huile américaine à 120°. Je ne comprends pas la raison de cette distinction.

Des experts m'informent qu'à la sortie du puits les deux huiles sont presque identiques. J'espérais que l'honorable ministre du revenu de l'intérieur aurait adopté une force de preuve uniforme de 115°, bien qu'au delà de 110°, l'huile éclaire moins bien et soit plus coûteuse. Le bill actuel vaut un peu mieux que celui de l'an dernier et j'ai l'espoir qu'après un an d'expérience, l'honorable ministre du revenu de l'intérieur verra que la force de preuve n'est pas ce qu'elle devrait être et adoptera une preuve uniforme.

M. MACDONALD (King's, I. P. F.) : Avec le degré de preuve fixé par le gouvernement, nous pourrions, je crois, importer les mêmes huiles que par le passé, alors que la preuve était de 115°. On pourra essayer la nouvelle preuve pendant un an ; mais, pour ma part, j'aurais préféré l'uniformité qui ne nous empêcherait pas d'accorder une protection raisonnable au fabricant canadien. Le gouvernement a fait un pas dans la bonne direction en réduisant de 130° à 120° la preuve des huiles américaines et élevant de 105° à 115° celle des huiles canadiennes. Cela engagera les fabricants canadiens à nous fournir de l'huile convenable. Dans les provinces maritimes, l'huile canadienne n'a pu, jusqu'à présent, supporter la comparaison avec l'huile américaine à 115°, ou même moins, qui lui est bien supérieure. Dans l'espoir que nous atteindrons les résultats que je viens de mentionner, je voterai pour la motion de l'honorable ministre.

La motion est adoptée.

La Chambre se forme en comité général et rapporte la dite résolution.

M. BABY présente un bill (No. 123) à l'effet d'amender l'acte concernant l'inspektion du pétrole.

Le bill subit la première lecture.

**BILL CONCERNANT LE BASSIN DE
RADOUB D'ESQUIMALT.**

(Sir Samuel L. Tilley.)

PREMIÈRE LECTURE.

SIR SAMUEL L. TILLEY propose que la Chambre se forme en comité géné-

ral pour examiner certaines résolutions relatives à la construction d'un bassin de radoub à Esquimalt.

On se rappelle, dit-il, que l'une des conditions de cette entreprise était qu'une garantie de 5 pour cent sur £100,000 serait donnée pour dix ans, en vue d'aider à la construction du bassin. Sur demande adressée par le gouvernement anglais au gouvernement fédéral, en 1873, il fut convenu que \$250,000 seraient payées au lieu de cette garantie. Un acte passé en la 37^{ème} année du règne de Sa Majesté, chap. 27, autorise le gouverneur-général en conseil à faire des avances à la province de la Colombie britannique sur le fonds du revenu consolidé, pour la construction de ce bassin, sur certificats attestant le progrès des travaux, le total de ces avances ne devant pas excéder la somme de \$250,000, au lieu de la garantie d'intérêt mentionnée. Le gouvernement de la province a commencé les travaux il y a environ deux ans et a dépensé environ \$180,000. Récemment, il a passé contrat avec un particulier auquel l'on céda les matériaux achetés par le gouvernement et les travaux déjà exécutés moyennant \$200,000 environ. Le montant du contrat pour l'achèvement des travaux est d'environ \$400,000.

M. BLAKE : \$400,000 de plus ?

SIR SAMUEL L. TILLEY : Oui ; en sus des \$180,000 déjà dépensées. Le gouvernement impérial est engagé à fournir £50,000 sterling.

On a demandé davantage au gouvernement impérial qui a promis d'examiner la question ; mais rien n'a encore été décidé. Un représentant du gouvernement local de la Colombie britannique était à Ottawa au mois de décembre dernier et a soumis toute la question au gouvernement. Sur la recommandation du ministre des finances, il a été passé un arrêté du conseil dont voici le texte :

“Le soussigné à l'honneur de faire rapport qu'il a pris en considération des dépêches adressées par le lieutenant-gouverneur de la Colombie britannique au sujet des avances que le gouvernement du Canada se propose de faire pour la construction du bassin de radoub à Esquimalt, et qu'en vue d'arriver à un règlement de la question, il a eu plusieurs entrevues avec l'honorable procureur-général de la province qui a été délégué pour s'entendre avec le gouvernement fédéral à ce sujet.

“Le soussigné a déjà soigneusement étudié la question, et il prend la liberté de déclarer que dans son opinion, il est raisonnable de mo-

difier l'arrêté du Conseil du 13 novembre dernier et de lui en substituer un qui soit conforme aux dispositions suivantes :

“*Premièrement*—L'honorable procureur-général ayant déclaré que les plans et devis du bassin préparés par MM. Kinniple et Morris, de Londres, Angleterre ont été déposés, pour examen, au ministère des travaux publics, et sont ceux pour lesquels des soumissions ont été demandées, le soussigné recommande que des avances soient faites à la province, au fur et à mesure que les travaux progresseront, pour un montant qui n'exécède pas en totalité le chiffre de \$250,000—telles avances ne devant comprendre la valeur d'aucun matériel ou outillage obtenu par le gouvernement pour les fins du bassin de radoub.

“*Deuxièmement*—Que telles avances soient faites sur la production du certificat de l'ingénieur du gouvernement provincial, contresigné par l'agent du gouvernement fédéral dans la Colombie britannique.

“*Troisièmement*—Que dans le cas où le gouvernement de la Colombie britannique ferait défaut, pour une cause quelconque, de procéder activement à l'exécution des travaux pendant une période de trois mois après avoir reçu du gouvernement fédéral l'injunctio[n] écrite d'en poursuivre l'exécution, alors ce dernier aura le droit de prendre possession des travaux et terrains, et de les compléter.

“*Quatrièmement*—Qu'advenant telle prise de possession le gouvernement canadien sera en droit de réclamer et de recevoir du gouvernement impérial le crédit de £50,000 sterling promis, ou tout autre octroi supplémentaire. Il est entendu que s'il reste quelque chose de la subvention après le paiement des dépenses faites par le gouvernement fédéral à raison du défaut de la province, comme susdit, celle balance sera remise à la dite province ; mais, d'un autre côté, si la subvention se trouvait insuffisante pour compléter les travaux, alors le chiffre du déficit sera placé au débit du compte de la dette de la province. Il est, en outre, entendu que le droit de propriété du bassin, sans préjudice du droit de possession temporaire, tel que sus-mentionné, restera au gouvernement de la Colombie britannique.

“*Cinquièmement*—Que le gouvernement impérial sera partie inté[ress]ée à cet arrangement et l'approuvera.

“*Sixièmement*—Que la sanction de la législature de la Colombie britannique sera aussi obtenue pour le dit arrangement.

“*Septièmement*.—Que, sujettes aux conditions précédentes, les avances ainsi faites au montant de \$250,000, ne porteront pas intérêt, et seront considérées comme un octroi en argent substitué à l'article 12 des termes d'admission de la Colombie britannique dans l'Union.

“Le tout respectueusement soumis.

“(Signé,) S. L. TILLEY,

“*Ministre des finances.*

“*MINISTRE DES FINANCES,*

“Le 11 février 1880.”

La Chambre est maintenant saisie de la question. Comme on le voit, le gouvernement fédéral faisant des avances désire

avoir une garantie que les travaux ne seront pas discontinués ; si le gouvernement local n'achève pas les travaux, le gouvernement fédéral aura droit au montant fourni par le gouvernement impérial ; s'il reste une balance, une fois les travaux achevés, elle sera payé au gouvernement local et si les dépenses excèdent le montant reçu du gouvernement impérial, la balance sera retranchée du montant dû à la province de la Colombie britannique. Pour bien assurer ces garanties, on demande l'assentiment des gouvernements impérial et local.

M. MACKENZIE : Je vois une sérieuse objection à payer ce montant de la manière suggérée. En réalité, c'est un don de £50,000 sterling ou \$250,000 que nous faisons à la Colombie britannique. Après mûre considération, je ne vois pas pourquoi nous nous permettrions pareilles largesses.

En 1873, peu de temps avant de sortir de charge, les honorables messieurs de la droite passèrent un arrêté du conseil substituant des avances en argent à la garantie spécifiée par l'acte d'Union. Or, que signifiait cette garantie ? Elle signifiait simplement que nous endosserions les bons de la Colombie britannique jusqu'à concurrence d'un certain montant, pendant une certaine période, pour l'argent qu'elle aurait à emprunter afin de construire ce bassin de radoub.

Nous n'étions pas engagés à prendre une certaine somme dans le trésor du Canada pour la payer à cette province. Nous endossons ses bons pour lui permettre d'emprunter à meilleur taux que sur sa seule garantie. Mais les honorables messieurs de la droite étaient bien embarrassés au mois de septembre 1873. Cet arrêté du conseil spécifiant que des avances seraient faites au lieu de la garantie, avait un but politique. Le député-ministre des finances, alors M. Langton, déclara que nous ne faisons point ainsi un cadeau à la Colombie, mais que nous lui avançons simplement certaines sommes qui seraient portées à la balance de la dette. Ayant ainsi interprété l'arrêté du conseil, nous crûmes devoir faire confirmer cet arrangement par acte du parlement, en 1874.

Pendant que l'on discutait cette loi, les représentants de la Colombie britannique demandaient un amendement allant à dire que ce montant serait accordé comme

don pur et simple. Je m'opposai à cette modification. Alors, ces messieurs s'adressèrent à l'ancien ministre des finances qui leur fournit un certificat attestant que telle avait été son intention. Quoi qu'il en fût, l'arrêté du conseil ne supportait pas interprétation semblable.

L'honorable ministre des finances y tient encore ; mais si c'était un cadeau qu'il voulait faire, l'arrêté du conseil aurait dû être conçu en d'autres termes. En fin de compte, on nous propose aujourd'hui, d'une façon claire et formelle, de faire ce cadeau.

Je ne comprends pas qu'en sus des charges que nous a imposées l'accession de la Colombie britannique, nous devions accepter une charge nouvelle de \$250,000. Cette proposition n'est pas justifiable. Pourquoi construirions-nous un bassin de radoub à Esquimalt ou à Victoria plutôt qu'à Halifax ou Québec ? Je proteste formellement contre pareil acte, vu que ce n'a jamais été l'intention de faire ce cadeau. Si les ministres de cette époque ont eu pareille intention, ils avaient tort. Notons aussi qu'en prenant cet engagement, nous aurons non-seulement à payer les \$250,000, mais que, plus tard, nous devons, selon toutes probabilités, prendre possession du bassin, l'entretenir ou le laisser aller en ruines. Pour ces raisons, je m'oppose fortement à ces résolutions, à moins que la Colombie britannique ne consente à ce que cette somme soit déduite de sa subvention, bien que nous ayons eu tort d'accepter même cette condition en 1873.

SIR SAMUEL L. TILLEY : L'honorable monsieur nous dit qu'en 1873, à une époque où il suppose que nous agissions sous l'effet de certaines influences politiques, le gouvernement a consenti à une proposition qu'il ne saurait approuver. Or, ce n'est en réalité, qu'une avance de \$250,000 faite à la Colombie britannique.

M. MACKENZIE : Non, non !

SIR SAMUEL L. TILLEY : Je voudrais bien savoir quelle objection l'honorable monsieur trouve à cela. En vertu d'un acte présenté par l'honorable monsieur lui-même, toute province a droit à des avances à compte de sa dette et le gouvernement a bien le droit de payer \$250,000 à la Colombie britannique, en vertu de l'acte mentionné, sans aucune des conditions spécifiées dans le projet de loi actuel.

M. MACKENZIE : Il s'agissait d'une simple garantie.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Le gouvernement de la Colombie britannique insistait auprès du gouvernement fédéral, déclarant qu'il tenait à construire ce bassin, mais ne pouvait se procurer les fonds nécessaires. Si l'arrangement en question consistait simplement à lui faire des avances sur ses propres fonds, je ne verrais rien là d'extraordinaire, rien surtout qui justifie les insinuations de l'honorable monsieur relativement aux prétendus embarras dans lesquels se trouvait l'administration à l'époque où cet arrangement fut conclu. On m'écrivit un an ou deux plus tard et je déclarai simplement que, dans l'intention du ministère d'alors, ces \$250,000 remplaceraient la garantie spécifiée pour l'acte d'union et en examinant cet acte, on peut voir qu'il est basé sur des résolutions analogues aux résolutions présentes.

M. MACKENZIE : Mais pourquoi les députés de la Colombie britannique tenaient-ils tant à ce que le texte fût changé?

SIR SAMUEL L. TILLEY : Il a été changé.

M. MACKENZIE : Je vous demande bien pardon.

SIR SAMUEL L. TILLEY : C'est en vertu de ces conditions et vu que la construction du bassin était devenue nécessaire que le gouvernement convient d'avancer \$250,000, avec l'approbation du parlement. C'est cette approbation qu'il demande aujourd'hui.

M. DECOSMOS : L'honorable député de Lambton (M. Mackenzie) nie avoir confirmé l'arrangement conclu.

M. MACKENZIE : Je n'ai point fait dénégation pareille. Il y a un acte confirmant l'arrangement, mais il n'a jamais été question de don pur et simple. Les honorables députés de la Colombie britannique ont voulu me faire modifier la convention et l'honorable ministre des finances veut que ce soit un don pur et simple. Voilà ce que j'ai dit.

M. DECOSMOS : Il reconnaît avoir présenté un bill pour mettre à effet une convention passée avec la Colombie britannique relativement au bassin de radoub. Il présenta ce bill, en effet, et une des clauses relatives au bassin prescrit que les paiements seront effectués à mesure que les travaux avanceront et portés au

compte de la dette provinciale. J'étais opposé à cette clause du bill. Mais qu'on me permette d'entrer dans les détails de cette affaire.

En 1873, je vins ici et négociai l'arrangement avec l'administration dont l'honorable premier ministre actuel était le chef. Il fut convenu que l'on paierait \$250,000 à la Colombie britannique, et que cette somme ne serait pas portée au compte de la dette de la province, mais que ce serait un don qui annulerait l'article 12 des termes de l'union.

En 1878, avant les élections générales, j'eus soin de faire constater officiellement l'état de la question et, avec la permission de la Chambre, je lirai quelques-uns des documents y relatifs.

Le premier est la lettre que voici :

OTTAWA, le 3 novembre 1873.

Cher monsieur,—Après la conversation que nous avons eue au sujet de la subvention fédérale pour la construction du bassin de radoub et de la demande que vous avez adressée au ministère des travaux publics relativement à la même question, j'ai consulté mes collègues et nous sommes prêts à soumettre au parlement une proposition formelle dans le sens que voici : Au lieu de payer, pendant dix ans, l'intérêt de £100,000, aux termes de la 12^{ème} section de l'arrêté du conseil en date du 1^{er} juillet 1871, nous proposons qu'on vous fasse des avances de temps à autres, sur certificats du progrès des travaux, jusqu'à concurrence de £50,000 sterling.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé) S. L. TILLEY.

A l'honorable A. DECOSMOS, M. P.

J'étais ici, en 1873, pour m'occuper de cette question, et je dus aller aussi en Angleterre en vue d'obtenir un autre bonus du gouvernement impérial, pour le bassin de radoub.

J'allai voir l'honorable monsieur (M. Mackenzie) la même année, en 1873. Il était alors premier ministre et me remit la lettre que je vais lire :

“Ottawa, le 14 novembre 1873.

“Mon cher monsieur.—Vous venez de soumettre, au nom du gouvernement de la Colombie britannique, une demande de £50,000 pour aider à la construction d'un bassin de radoub à Esquimalt, au lieu de la garantie de 5 pour cent d'intérêt sur £100,000 spécifiée par l'Acte d'Union. A ce sujet, je dois vous dire que toute modification dans le mode de subvention pour cette entreprise exige la sanction du parlement. Tout ce que je puis vous promettre c'est que le ministère soumettra au parlement une mesure conforme à votre demande ou, du moins, à peu près dans le même sens.

“J'ai l'honneur, etc.

“A. MACKENZIE.

“A l'honorable A. Decosmos.”

Cette lettre me fut remise par l'honorable monsieur lui-même dans la salle du conseil exécutif. La question avait été examinée par le juge en chef de la province de Québec (M. Dorion) alors ministre de la justice et il était parfaitement entendu que ces avances ne signifiaient ni plus ni moins qu'un octroi d'argent.

M. BLAKE : Ecoutez !

M. DECOSMOS : L'honorable monsieur veut bien m'interrompre. Si je ne me trompe pas, l'honorable monsieur était ministre amateur et arpentait la salle du conseil privé pendant que l'on discutait cette question et si l'ex-ministre de la marine et des pêcheries était ici, je ne crois pas qu'il aurait autant d'aplomb que l'honorable député de Lambton pour affirmer que telle n'était pas l'entente entre le gouvernement et moi-même. J'ai parlé de l'ex-ministre des pêcheries, et je puis bien répéter ce qu'il me dit avant que la lettre me fût remise :

— "Que feront vos collègues de la Colombie si le ministre demande cet octroi au parlement ? Voteront-ils avec nous ?"

— "Oui," lui répondis-je, et pour vous montrer la vérité de ce que je dis, voici leur déclaration :

"Ottawa, le 11 novembre 1873.

"Les représentants de la Colombie britannique à l'honorable A. MACKENZIE :

"Monsieur,—Nous acceptons parfaitement la proposition de vos prédécesseurs de demander au parlement un octroi de £50,000 pour la Colombie britannique, en remplacement de la garantie, aux termes de l'Union, pour la construction d'un bassin de radoub de première classe à Esquimalt. Nous ajouterons que si le ministre soumet pareille mesure au parlement, il recevra notre commun appui.

" Nous sommes, etc.,

(Signé), " A. DECOSMOS,
" E. DEWDNEY,
" J. S. THOMPSON,
" R. W. CARRALL,
" H. NATHAN,
" H. NELSON."

Par cette déclaration, nous ne demandons pas une avance. Nous acceptons la proposition de l'ancien ministre de demander cet octroi au parlement. Or, je ne sache pas qu'"octroi" soit synonyme de "prêt." Après la difficulté que l'honorable monsieur eût avec la Colombie britannique et le refus de l'offre de M. Edgar, l'honorable monsieur (M. Mackenzie) refusa, de son côté, de mettre à

effet l'engagement solennel conclu par lui, d'une part, au nom du gouvernement fédéral et par moi, d'autre part, au nom de la Colombie britannique. Je lirai encore un télégramme que je reçus de l'honorable monsieur à mon retour de l'Angleterre.

J'étais alors à la Colombie où, à l'époque des élections générales, on avait prétendu que l'ex-ministre des finances (M. Tilley), n'avait point écrit la lettre que je viens de lire et que j'avais oubliée, je crois, au bureau de l'honorable monsieur (M. Mackenzie), alors ministre des travaux publics. Je lui télégraphiai de m'envoyer copie de cette lettre et il m'adressa la réponse que voici :

"OTTAWA, le 6 février 1874.

"Votre télégramme avait été égaré. Le gouvernement offre de payer deux cent cinquante mille dollars (\$250,000.) à mesure que les travaux du bassin avanceront, au lieu de fournir la garantie spécifiée par l'acte d'Union.

Signé, A. MACKENZIE.

M. MACKENZIE : C'est très bien.

M. DECOSMOS : C'est tout ce que nous demandons.

M. MACKENZIE : "Payer" voulait dire "avancer."

M. DECOSMOS : Ce n'était pas du tout la convention.

M. MACKENZIE : Je vous demande bien pardon.

M. DECOSMOS : Je vous demande pardon aussi. Je soulevai cette question, dans la Chambre, en 1878. L'honorable monsieur se mit fort en colère et voulut savoir privément pourquoi je revenais sur cette question ; mais il n'eût rien à dire contre aucun des documents que j'avais produits. Il ne nia point la convention et s'il veut me permettre de faire interroger, sous serment, quelques-uns de ses anciens collègues, je prouverai, à la barre de la Chambre, ce que je viens d'avancer et je crois que tous les témoins conviendront que l'entente formelle était que la province recevrait cette somme à titre de bonus.

M. MACKENZIE : L'honorable monsieur peut bien faire telle preuve qu'il voudra.

M. DECOSMOS : Ainsi donc, le 6 février, je recevais de l'honorable monsieur un télégramme m'affirmant que cette somme serait payée. Le 2 février précédent, j'avais fait au gouvernement de la Colombie mon rapport dans lequel je disais :

"Je dois constater ici que, dans le cours de-

M. DECOSMOS.

mes négociations avec M. Mackenzie, nous avons examiné la nature de la garantie spécifiée par la section 12 de l'acte d'Union, relativement au bassin de radoub, et nous sommes convenus que les £50,000 sterling accordés au lieu de la dite garantie, seraient payés à la province à titre d'octroi ou de don pur et simple et ne seraient point portés au compte de sa dette."

Bien plus, l'honorable monsieur prétend que l'auditeur-général avait déclaré que c'était une avance. Or, dans le bureau de l'ex-ministre des finances, lui-même étant présent, monsieur Langton déclara n'avoir jamais rien dit de pareil, et s'être contenté de faire observer, relativement à ces négociations, qu'il s'agissait d'établir la différence entre la dette réelle et la dette autorisée de la province; en dehors de cela, il déclara ne rien connaître de l'affaire. Bien plus, encore, lorsque les députés de notre province se réunirent autour de l'honorable député de Lambton dans cette Chambre, pour faire modifier le texte du bill relatif au bassin de radoub, l'honorable monsieur nous dit que, sur preuve formelle que l'ancien gouvernement était convenu de payer cette somme à titre de bonus, il la paierait. J'écrivis donc au lieutenant-gouverneur Tilley, aujourd'hui ministre des finances, et je reçus la réponse que je vais lire :

"HÔTEL DU GOUVERNEMENT,

"Frédéricton, le 28 mai 1874.

"CHER MONSIEUR.—En réponse à votre communication du 23 courant, j'ai l'honneur de vous informer que les £50,000 sterling que l'ancien gouvernement était convenu d'avancer à la Colombie britannique, pour la construction du bassin de radoub, devaient remplacer les avantages garantis par la 12^{ème} clause de l'acte d'Union. Je ne vois pas comment il peut y avoir malentendu, car ma lettre du 3 novembre 1873 est assez explicite et l'acte qui vient d'être adopté mentionne les conditions dans sa première clause.

"J'ai, etc.,

"S. L. TILLEY.

"A l'honorable A. DeCosmos, M. P."

Pour faire disparaître tous les doutes possibles, j'adressai le télégramme que voici :

"OTTAWA, le 2 juin 1874.

"J'ai reçu votre lettre du 28 et votre télégramme du 29 mai. Je comprends que l'avance de £50,000 sterling pour aider à la construction du bassin de radoub à Esquimalt, sont un don pur et simple remplaçant les avantages garantis par la clause 12 de l'acte d'Union. Comprenez-vous la chose ?

(Signé,) "A. DeCOSMOS.

"A Son Excellence le

"Lieutenant gouverneur S. L. Tilley,
Frédéricton, N.-B."

Ce à quoi je reçus la réponse que je vais lire :

"ST. ANDRÉ, le 3 juin 1874.

"Les £50,000 sterling ne devaient pas être portés au compte de la dette, mais donnés en remplacement de la garantie pour le bassin de radoub. Je croyais ma lettre explicite.

(Signé,) "S. L. TILLEY."

"A l'honorable A. DeCosmos, M. P.

Mais pour m'assurer une nouvelle preuve de la promesse faite par l'honorable monsieur (M. Mackenzie), j'écrivis à l'honorable ministre actuel des travaux publics qui me répondit :

"QUÉBEC, le 1er juin, 1874.

"MON CHER M. DE COSMOS,

"Je viens de recevoir votre lettre du 29 mai. En réponse, je n'hésite pas à dire que l'administration dont je faisais partie avait promis d'accorder à la Colombie britannique, à titre de bonus, la somme de £50,000 sterling, au lieu de la garantie spécifiée par la 12^{ème} clause de l'acte d'Union. Nous étions persuadés que la Colombie britannique ne pouvait pas construire le bassin de radoub avec cette garantie et l'intention formelle des deux parties à l'Union étant que ce bassin serait construit, nous crûmes devoir la remplir par une somme qui en assurerait la construction, la Colombie et la Grande-Bretagne fournissant leur part ou la Colombie seule payant la balance. Cette somme de £50,000 sterling n'était pas du tout une avance, mais un bonus substitué à la garantie. Nous savions qu'il nous faudrait obtenir la sanction du parlement et nous vous l'avons dit. Je me rappelle parfaitement les détails de ces négociations que je conduisais moi-même, surtout avant que M. Tilley fût revenu d'Angleterre. Dans l'espoir que cette réponse vous paraîtra satisfaisante, je demeure, cher M. De Cosmos,

"Votre bien dévoué,

"HECTOR L. LANGEVIN.

"A l'honorable

A. DeCosmos, M. P."

Muni de la lettre et du télégramme de M. Tilley, avec la lettre de M. Langevin, je voulus soumettre la question à l'honorable député de Lambton; mais il s'impatienta et ne voulut rien entendre. J'allai ensuite trouver l'ex-ministre de la marine et des pêcheries et l'on peut voir, par les documents de la session, que j'adressai ces lettres au secrétaire d'Etat, l'invitant à en prendre copie s'il le jugeait à propos, et le priant de m'envoyer les originaux. C'est l'ex-ministre de la marine et des pêcheries qui me suggéra cette démarche. Les originaux me furent renvoyés, mais le gouvernement ne jugea point à propos d'agir.

Subséquentement, et je me rendis auprès

du ministre des finances. C'est alors que M. Langton fut mandé et déclara que M. Tilley ne lui avait rien communiqué de l'affaire. M. Cartwright me conseilla d'accepter la somme laissant ouverte la question de savoir si ce serait une avance ou un bonus. Je lui répondis que ni moi ni la province nous ne pouvions accepter pareil compromis ; qu'il existait une convention, mais que le gouvernement pouvait la répudier.

L'honorable député de Lambton l'avait déjà répudiée en me disant, dans son propre bureau, qu'il n'avait point l'intention de nous donner cette somme, mais seulement de nous épargner la différence entre 6 et 5 pour cent, c'est-à-dire 1 pour cent d'intérêt sur les \$250,000. C'est ainsi qu'en fin de compte, il éluda tous mes arguments.

Sa manière d'agir me laissait sous le coup d'une accusation de mauvaise foi et je lui en fis l'observation en 1878.

—“ Je n'ai jamais mis en question la véracité de vos assertions, ” me répondit-il.

Quelques-uns des partisans de l'honorable monsieur m'ont demandé pourquoi je ramenaï cette question devant la Chambre. Je leur ai répondu que je voulais rendre toutes les faits publics : Nous étions finalement convenus de \$250,000 ; cette convention avait été répudiée, malgré les preuves indéniables à l'appui ; l'honorable monsieur violait un engagement solennel.

A mon retour d'Angleterre, j'allai trouver l'honorable monsieur qui me demanda où j'en étais dans mes négociations avec M. Goschen. Je lui dis que j'avais déclaré à M. Goschen qu'en entrant dans la Confédération, nous avions abandonné au gouvernement fédéral certains droits et certaines sources de revenu, qu'une des conditions de cet abandon était qu'une garantie nous serait accordée pour la construction du bassin de radoub et que cette somme devait être payée au lieu de la garantie.

—“ Pas tout à fait, ” observa l'honorable monsieur.

—“ Je sais bien, répondis je, que \$250,000 représentent la garantie capitalisée à 5 pour cent. ”

Voilà comment l'honorable monsieur comprenait les mots “ Pas tout à fait. ”

Je crois qu'en cette occasion, nous eûmes une altercation à propos de certaines autres affaires. Quoiqu'il en soit, je dé-

clare, sur l'honneur, qu'il était formellement convenu, entre l'honorable monsieur et moi, que cette somme serait payée, par versements, à mesure que les travaux avanceraient et ne serait pas portée au compte de la dette de la Colombie britannique.

M. MACKENZIE : Je n'ai jamais eu connaissance de pareille convention que je nie formellement.

M. DECOSMOS : Alors, l'honorable monsieur nie la vérité.

La motion est adoptée.

La Chambre se forme en comité général et rapporte les résolutions.

M. BLAKE : La convention première, avec la Colombie britannique, était que le Canada garantirait l'intérêt à 5 pour cent sur £100,000 sterling, pendant dix ans, pour la construction du bassin de radoub. Cela n'imposait de charge au trésor fédéral que dans le cas où la Colombie britannique deviendrait insolvable. Or, la Colombie ayant une forte somme à son crédit, à compte de sa dette, le Canada ne courait aucun risque en accordant cette garantie. L'honorable député de Victoria (M. DeCosmos) nous dit que la réclamation actuelle se décompose comme suit :

“ Vous nous avez garanti 5 pour cent, dit-il, sur £100,000, pendant dix ans ; cela équivaut à une garantie totale, payable par versements, de £50,000 sterling qui, capitalisés, donnent environ \$190,000 ; vous devriez donc nous payer £100,000 et la différence entre cette somme et \$250,000, avec l'intérêt. ”

Or, c'est ce que je nie formellement. Nous ne sommes pas du tout convenus de payer l'intérêt sur £100,000. Nous n'étions engagés à payer que l'intérêt. L'intention évidente était que des bons de la Colombie britannique, au montant de £100,000, seraient émis afin de réaliser les fonds nécessaires à la construction du bassin de radoub, la garantie du Canada devant faciliter le placement de ces bons. Mais, d'après l'acte d'union, c'était la Colombie qui devait payer l'intérêt et non point le trésor fédéral.

Chacun admet que toute modification de cet arrangement qui impliquerait le paiement total ou partiel de l'intérêt par le trésor fédéral, ne pourrait avoir lieu sans la sanction du parlement. On prétend aujourd'hui que, sur son lit de mort, l'administration antérieure à celle qui a précédé l'administration actuelle, convint

de soumettre au parlement un projet substituant à la garantie le paiement de \$250,000. La lettre qu'écrivit alors à l'honorable député de Victoria le ministre actuel des finances, ne comporte point, ce me semble, pareille interprétation. "Avance" ne signifie pas "don."

Le mot "avance" implique "remboursement." "Remboursement d'une avance" est une locution usuelle. Je crois donc que ce mot n'implique aucunement qu'un don de £50,000 sterling serait fait à la province, au lieu d'une garantie qui n'entraînerait aucune charge pour le trésor fédéral.

On prétend une autre chose, c'est que l'administration Mackenzie s'engagea à remplir l'engagement de l'administration précédente et à faire don de cette somme à la Colombie. Cela est nié. La loi contient le mot "avance." Il est vrai que les députés de la Colombie exprimèrent des doutes sur la manière d'interpréter ce mot; mais le texte de la loi n'a pas été modifié. Le parlement n'est aucunement convenu de faire don de cette somme.

Aujourd'hui, l'on propose, pour la première fois, de substituer un don pur et simple de \$250,000 à une garantie de £50,000 pendant dix ans, sur l'emprunt nécessaire pour la construction du bassin de radoub. L'honorable ministre des finances nous dit que la Colombie a déjà dépensé \$180,000 pour cette construction et passé un contrat de \$400,000 pour l'achèvement du bassin, que le gouvernement impérial fournira £50,000, le Canada \$250,000, soit un total de \$500,000 pour une entreprise qui ne coûtera que \$580,000, de sorte qu'en réalité, c'est l'Angleterre et le Canada qui construiront le bassin, la Colombie fournissant \$80,000 en tout et pour tout.

Je ne vois pas que le parlement soit obligé de consentir à ce don de £50,000; c'est un simple surcroît de charges que la Colombie nous impose. Or, l'opinion générale est qu'elle nous coûte déjà bien assez cher.

Je propose donc comme amendement :

Que tous les mots après "que" soient biffés et remplacés par les mots suivants :

"L'Acte d'union avec la Colombie britannique pourroyait seulement à la garantie de l'intérêt, pendant dix ans, sur une partie des frais de construction du bassin de radoub à la Colombie."

SIR JOHN A. MACDONALD : Je

regrette beaucoup que mon honorable ami de Durham-Ouest ait fait cette motion et encore plus, que l'honorable député de Lambton se soit exprimé comme il l'a fait. Cette motion et ce langage sont injustes envers la Colombie britannique, surtout après les attaques réitérées de ces honorables messieurs contre cette province qui, après tout est composée, ainsi que les autres, de sujets anglais dont nous devons respecter les intérêts et qui, en face de procédés pareils, n'auront bientôt d'autre alternative que de se retirer de l'union. Je regrette que des intérêts de parti—car je ne puis croire ces messieurs inspirés par l'esprit d'économie—aient induit l'honorable député de Lambton à répudier un arrangement par lequel, d'après la déclaration de l'honorable monsieur qui siège derrière moi, (monsieur DeCosmos), lui-même et son gouvernement étaient engagés non-seulement à avancer mais à payer la dite somme à cette province. Je suis persuadé que la Chambre et le pays entier désapprouveront l'attitude prise par ces honorables messieurs.

Quels sont les faits? La Colombie convient, avec le gouvernement fédéral, que celui-ci garantira, pour dix ans, l'intérêt à 5 pour cent d'une somme de £100,000 sterling nécessaire pour construire un bassin de radoub à Esquimalt.

L'honorable député de Durham-Ouest prétend que nous avons la preuve que cette avance impliquait remboursement. Or, ce n'est aucunement le cas. Nous garantissons ces 5 pour cent; si les revenus du bassin de radoub étaient suffisants pour payer l'intérêt, nous gagnions notre garantie. S'ils ne suffisaient point, nous avions à la payer. C'est la seule manière vraie, honnête, honorable d'interpréter la convention.

M. BLAKE: Cela n'a point été expliqué.

SIR JOHN A. MACDONALD: Le gouvernement anglais et celui des Indes ont, à maintes reprises, garanti aux actionnaires des chemins de fer des Indes un certain pourcentage de profits ou d'intérêt, la garantie devant être ainsi interprétée: Si les profits du chemin de fer atteignaient le pourcentage, le gouvernement se trouvait libéré; si non, il avait à payer l'écart. Il n'a aucun recours contre les actionnaires, ni contre la ligne. C'est un arrangement honnête et de sens commun.

Le bassin est une entreprise sérieuse pour la Colombie britannique dont la population est peu nombreuse et les ressources limitées. Ce bassin est nécessaire sur le Pacifique, au point de vue stratégique et au point de vue commercial. Dans l'intérêt de la flotte marchande du Pacifique, ce bassin est absolument nécessaire et c'est pourquoi nous avons garanti les bons.

Si les revenus du bassin ne paient pas les 5 pour cent, nous aurons à régler la différence. Mais, tout à coup, les honorables messieurs de la gauche répudient ce marché. Il est vraiment honteux de voir agir ainsi des hommes d'Etat, des hommes qui se prétendent les défenseurs du crédit du Canada.

La Colombie ne pouvait pas mener à bonne fin l'entreprise; la garantie seule ne suffisait pas pour trouver les fonds; nous savions très bien qu'une entreprise dont les débuts ont été si difficiles, ne pouvait nous rembourser l'intérêt que nous payions. Nous comprenions que notre engagement de payer l'intérêt pendant dix ans équivalait à l'engagement de payer 5 pour cent durant cette période et, comme nous tenions à voir cette grande entreprise menée à bonne fin, nous convinmes de payer £5,000 par année, à mesure que les travaux avanceraient, au lieu de payer £5,000, par année, pendant dix ans. Telle était évidemment notre intention.

La lettre de l'honorable ministre des finances et celle de l'honorable ministre des travaux publics démontrent bien que nous désirions encore voir le bassin construit, après avoir constaté que la garantie seule ne pouvait amener ce résultat.

L'arrangement peut avoir été conclu, suivant l'expression de l'honorable député de Durham-Ouest, sur le lit de mort de notre administration, mais il était conclu de bonne foi.

Or, qu'arriva-t-il en 1878, un peu avant les élections? On pourrait bien supposer que l'honorable député de Lambton était poussé par certaines considérations politiques.

L'honorable député de Victoria (monsieur DeCosmos) nous a longuement parlé aujourd'hui de toute cette affaire. Il a relaté toutes ses conversations avec l'honorable député de Lambton et déclaré que l'honorable monsieur était convenu que cette avance serait un don.

SIR JOHN A. MACDONALD.

On peut voir, par le *Hansard*, que cette déclaration fut faite en présence de l'ex-premier ministre, corroborée par un autre député de la Colombie et que la motion fut adoptée à l'unanimité, sans que l'honorable monsieur ait dit un seul mot pour nier, expliquer ou réfuter ce qu'il venait d'entendre.

Quand on lui dit qu'il s'agissait d'un "don" et non d'une "avance," l'honorable monsieur admit pleinement la chose: tous les détails de sa conversation, toutes les circonstances relatives à cet engagement le prouvent à l'évidence. Et aujourd'hui, il conteste, il nie la vérité des déclarations de l'honorable député de Victoria.

Le télégramme de l'honorable monsieur est particulièrement remarquable. Il paraît que l'honorable député de Victoria avait oublié la lettre par laquelle le ministre des finances déclare qu'il s'agit d'un paiement.

Je vais relire cette lettre: (Voir page —). N'est-il pas vrai que cette lettre parle d'un bonus et aucunement d'un prêt?

M. BLAKE: Non.

SIR JOHN A. MACDONALD: Le télégramme égaré dit que le gouvernement paiera \$250,000 à mesure que les travaux avanceront, au lieu de la garantie spécifiée par l'acte d'union. Il n'est pas même question de prêt.

L'honorable monsieur savait parfaitement bien ce que voulait l'honorable député de Victoria. Il voulait une déclaration formelle établissant qu'il s'agissait d'un don et non d'une avance; il n'y avait pas à s'y tromper. On le pressait; il savait parfaitement que toute la population de la Colombie était unanime à demander un bonus et non une avance.

Le premier ministre d'alors offrait de payer \$250,000 au lieu de la garantie et, à coup sûr, il ne voudrait pas retirer la parole donnée. Le gouvernement était engagé à donner et non à prêter. L'honorable député de Victoria nous dit que l'ex-ministre de la marine et des pêcheries lui demanda, en cette occasion, comment voteraient désormais les représentants de la Colombie?

M. MACKENZIE: Non pas comment ils voteraient en général, mais comment ils voteraient sur cette question en particulier.

M. DECOSMOS : Cela est exact. L'ancien ministre de la marine et des pêcheries me demanda comment nous voterions sur cette question en particulier. C'est alors que je lui montrai la déclaration dont j'ai donné lecture.

SIR JOHN A. MACDONALD : Puis vient l'acte de 1874 qui avait pour but de mettre à effet cet arrangement. J'aimerais à voir l'honorable député de Durham-Ouest siéger comme juge dans ce débat, à l'entendre nous donner son opinion, au lieu de faire des motions comme celle qu'il propose. J'ai grande foi dans son jugement et je crois qu'il ne serait pas nécessaire d'en appeler de sa décision. Ce bill présenté le 26 mai 1874, par l'honorable député de Lambton, alors premier ministre, contient, je crois, deux clauses. La première a trait à cette avance de \$250,000 à la Colombie britannique. La seconde traite des avances faites aux provinces. La première clause est absolue dans ses termes.

L'honorable monsieur prétend qu'"avance" signifie "prêt." Je ne connais aucun tribunal, ni aucun dictionnaire qui aient jamais donné pareille interprétation à ce mot. "Avance" signifie "paiement à l'avance." "Prêt" implique "remboursement." Une "avance" n'est qu'une partie d'une somme dont la balance sera payée à l'achèvement des travaux. Je crois que tous les tribunaux admettraient cette distinction *ex necessitate*. "Prêt" et "avance" antérieure à l'achèvement des travaux sont deux choses différentes. Mais l'interprétation de cette loi ne dépend pas de cela.

La première clause qui a trait à l'avance de \$250,000, prescrit formellement que cette somme sera avancée, tandis que la deuxième clause prescrit que toutes les autres provinces pourront recevoir des avances à la condition qu'elles seront retenues sur leurs subventions annuelles. De fait, la première clause est inutile en ce qui regarde la Colombie britannique; on pourrait la supprimer parce que la seconde clause prescrit que tout autre province pourra recevoir une subvention de \$250,000, ou de toute autre somme, pourvu que cette avance soit portée au compte de sa subvention.

L'amendement qui vient de nous être soumis, monsieur l'Orateur, implique un acte déshonorant, une répudiation. Il constitue aussi une grave injustice envers

la Colombie que nous ne devons pas traiter en enfant insubordonné et soumettre à toutes les injustices que voudraient lui imposer les honorables messieurs de la gauche. Mais je sais que la Colombie soutiendra victorieusement ce choc. Je sais que le bassin de radoub sera construit et que, dans quelques années, ses ennemis regretteront de l'avoir attaquée, et de ne s'être point conformés à la maxime du philosophe : "Ne soyez jamais trop pressé de jouer le rôle de prophète."

M. MACKENZIE : L'honorable monsieur devrait bien s'appliquer à lui-même cette maxime, parce que, dans la dernière phrase qu'il vient de prononcer, il a formulé une prophétie. Il est naturel que le député de Victoria (sir John A. Macdonald), s'échauffe un peu à propos de cette question.

Il s'agit de son comté et il soigne ses électeurs. Je ne sais pas trop si l'on ne pourrait pas lui interdire de voter sur cette question comme étant partie intéressée. L'honorable monsieur impute toutes sortes de motifs peu avouables aux députés de la gauche. Cela devient même, chez lui, une habitude. Il devrait savoir que nous sommes aussi fidèles à la Confédération que lui-même. Il devrait savoir que tous les hommes publics ont, autant que lui, l'intérêt du pays à cœur et il ne devrait pas injurier tous ceux qui diffèrent d'opinion avec lui. A-t-il bien le droit de nous lancer des imputations malveillantes à cause des opinions que nous professons relativement aux affaires publiques? L'honorable monsieur prend le bon moyen de créer des ennemis à la Colombie britannique. C'est lui qui, par sa conduite extraordinaire dans la question du chemin de fer canadien du Pacifique, veut faire croire à la Colombie que les provinces de l'Est lui sont hostiles, quand elles ne sont que fidèles à leurs propres intérêts. C'est lui qui essaie de mettre la Colombie au-dessus de la loi, de faire passer les intérêts de la province qu'il représente avant tous les autres intérêts du pays. Si jamais cette hostilité se manifeste, il devra en être tenu responsable pour deux raisons : d'abord, parce qu'il demande, pour la Colombie, des privilèges extraordinaires; ensuite, parce qu'il profite de sa position officielle pour forcer toutes les autres provinces à faire ce que la Colombie exige.

Quant à ce que nous dit l'honorable monsieur relativement à mes télégrammes

et mes conversations, je ne puis certainement pas me rappeler toutes les conversations que j'ai eues, mais j'étais sûr qu'elles étaient d'accord avec la manière dont j'interprète l'arrêté du conseil du mois d'octobre 1873.

L'acte du parlement que nous fîmes adopter prouve ce que j'avance ici, savoir, que je n'ai jamais pu rien dire de contraire à cette acte.

La substitution du mot "paiement" au mot "avance" est une simple erreur de copie qui ne signifie rien. Quand nous avons fait des avances, c'était toujours avec la conviction qu'elles nous seraient remboursées.

Pourquoi aurions-nous fait un don gratuit de \$250,000? Pourquoi ne paierions-nous pas alors le bassin de radoub de Québec ou de toute autre localité? Mais, comme je l'ai déjà dit, non-seulement on veut que nous fassions ce don à la Colombie, mais on nous impose d'autres obligations.

Une des résolutions est ainsi conçue :

"Dans le cas où le gouvernement de la Colombie britannique manquerait, pour une cause quelconque de procéder à la construction pendant une période de trois mois après avoir reçu du gouvernement fédéral l'injonction de poursuivre l'exécution des travaux, celui-ci pourra prendre possession et compléter.

C'est-à-dire que nous encourageons la Colombie à nous forcer de compléter ces travaux. Je me contenterai de dire que toute cette proposition est injustifiable, et le témoignage de monsieur Langton relativement à l'interprétation de l'arrêté du conseil de 1873, est, selon moi, une preuve concluante de l'intention qu'avait le gouvernement à cette époque, bien qu'il ait pu donner à sa pensée une forme susceptible d'une interprétation différente.

SIR CHARLES TUPPER: L'honorable monsieur demande pourquoi nous devons payer cette somme, pourquoi nous devons donner à la Colombie britannique \$250,000 en sus du montant qu'on devait d'abord lui payer.

La proposition de donner \$250,000 est simplement la mise à effet d'un arrangement parfaitement reconnu par les deux parties.

Lorsque l'honorable monsieur était en négociations avec la Colombie à ce sujet, a-t-il jamais cru que la province rembourserait la garantie de l'intérêt sur les profits du bassin de radoub? Certainement

M. MACKENZIE.

non, et il n'aurait pas même songé à demander ce remboursement que les profits du bassin auraient rendu inutile.

M. BLAKE: Mais ce montant aurait été porté en compte.

SIR CHARLES TUPPER: Pas le moins du monde, parce que l'honorable monsieur garantissait l'intérêt, jusqu'à un certain point, et si cet intérêt venait à être réclaté, le trésor fédéral n'avait qu'à en faire don pur et simple à la province.

L'honorable monsieur ne peut pas montrer un mot indiquant que la garantie d'intérêt payée par le gouvernement fédéral sera remboursé par la Colombie britannique.

Mais je vais dire à l'honorable monsieur pourquoi nous devons effectuer ce paiement à mesure que les travaux progresseront. Il y a deux ou trois raisons. D'abord, nous avons constaté que la province ne pouvait pas exécuter les travaux avec l'aide d'une simple garantie et il devenait ainsi nécessaire de payer le même montant à mesure que les travaux avanceraient. C'est pour une autre raison, je suppose, que l'honorable monsieur s'était engagé à dépenser \$4,000,000 pour construire un chemin de Nanaimo à Esquimalt?

L'honorable monsieur sait que l'on était fort désappointé à la Colombie, parce que le Canada n'avait pas mis à effet les termes de l'union et la seule raison qu'il puisse donner pour avoir entrepris la construction de ce chemin qu'on ne lui demandait pas, est qu'il désirait apaiser l'irritation et donner une compensation à la Colombie pour le délai. Or, je demanderai à l'honorable monsieur si, quand il a fait voter cette somme énorme, il a eu, un seul instant, l'idée que ce ne serait qu'un prêt? Je crois plutôt que l'honorable monsieur sentait la nécessité de satisfaire la Colombie, même en dépassant un peu les termes de l'acte d'union. L'honorable monsieur veut savoir pourquoi nous devons payer ces \$250,000? Aurait-il la bonté de dire à la Chambre pourquoi, avec l'approbation de l'honorable député de Durham-Ouest, il proposait de payer \$750,000 à la Colombie au lieu de construire le chemin de fer de Nanaimo à Esquimalt? Rien, dans l'acte d'union, n'exigeait cela. Pourtant, les honorables messieurs proposaient de payer cette somme à la Colombie, en sus des

sommes spécifiées dans l'acte d'union. J'ajouterai qu'entre \$250,000 et \$750,000 la différence est d'un demi-million que l'honorable monsieur proposait de prendre dans le trésor du Canada pour le payer à la Colombie. Je ne suis pas avocat, mais si l'on doit s'attendre à trouver du sens commun dans les lois, celle qui a trait à cette garantie et qui est l'œuvre de l'honorable député de Lambton, n'admet pas d'autre interprétation que celle que j'ai mentionnée.

Voici la première clause de l'acte de 1874 :

1. "Au lieu de la garantie de l'intérêt au taux de cinq pour cent par an, pendant dix années à compter de l'achèvement des travaux, sur une somme, n'excédant point cent mille louis sterling, qui pourra être requise pour la construction d'un bassin de radoub de première classe à Esquimalt, comme il est pourvu par l'arrêté de la Reine en conseil pour l'admission de la Colombie britannique dans l'union, des avances pourront être faites, de temps à autre, par le gouverneur en conseil, à même le fonds consolidé du revenu, pour la construction de tel bassin de radoub, sur des certificats du progrès des travaux, ces avances ne devant point excéder en tout deux cent cinquante mille piastres."

Maintenant qu'on lise la seconde clause et qu'on me dise si elle ne signifie pas qu'il s'agit d'un don, que cette somme sera payée par le gouvernement fédéral et ne sera pas remboursée par la Colombie. La deuxième clause prescrit que vu la proposition de donner \$250,000 à la Colombie britannique, toute autre province pourra de même obtenir une certaine somme, pourvu qu'il reste toujours un écart entre la dette de la province et la somme avancée.

Je vais lire cette deuxième clause :

2. "Le gouverneur en conseil pourra avancer, de temps à autre, à sa discrétion, à toute province du Canada, les sommes qui seront requises pour des améliorations locales dans la province, n'excédant point en totalité le montant dont la dette de la province, pour laquelle le Canada est responsable, sera alors moindre que celle avec laquelle il a été permis à la province d'entrer dans l'union—ces avances devant être considérées comme additions à la dette de la province—avec permission à la province de les rembourser au Canada, sur tel avis, en telles sommes, et à telles autres conditions dont le gouvernement fédéral et celui de la province pourront convenir, tout montant ainsi remboursé étant déduit de la dette de la province dans le calcul de la subvention qui lui est payable."

Or, que signifient ces paroles ? Veulent-

elles dire que les avances seront remboursées par la province qui les aura reçues ? Pas un député ne prétendra que les avances que nous faisons et que nous avons faites quand la dette de la province le permettait, doivent être remboursées. Nous avons fait des avances à plusieurs autres provinces dans les mêmes conditions. Serons nous remboursés ? Pas le moins du monde. Plus loin, la loi dit que si la province veut remettre les avances quelle a reçues, cela peut se faire et que la somme sera portée en compte dans le calcul de la subvention. Le montant payable à chaque province est fixé : il s'élève à 5 pour cent de la balance de la dette due à la province. Il est donc spécifié distinctement que chaque province pourra recevoir un montant qu'elle ne sera jamais tenue de rembourser, mais qui contribuera à réduire sa dette. Il est donc évident qu'en rédigeant cette loi, l'ex-premier ministre avait l'intention de mettre à effet l'engagement pris par son ministre des finances et de changer cette garantie de 5 pour cent sur £100,000, en un don pur et simple de \$250,000. Cela explique son télégramme. Je crois donc qu'à cette époque avancée de la session, un engagement de bonne foi entre le gouvernement canadien et la Colombie britannique, ne devait pas être l'objet d'une discussion nouvelle.

M. CASEY : Si cette acte de 1874, autorise le gouvernement à faire un don à la Colombie, pourquoi présenter une nouvelle série de résolutions et vouloir faire adopter une nouvelle loi ? Si les honorables ministres ont présenté un nouveau projet de loi, c'est qu'ils savent parfaitement que l'ancienne loi n'autorise pas ce don. Il est clair aussi que le chef de l'administration et son premier lieutenant (sir Charles Tupper) ne s'entendent pas sur l'interprétation de la loi actuellement en vigueur. Le premier ministre nous dit que la Colombie se trouve dans une position particulière et que le gouvernement fédéral peut lui faire des avances sans exiger remboursement, tandis que la seconde clause prescrit que les autres provinces rembourseront les avances qui pourront leur être faites. L'autre ministre (sir Charles Tupper) nous dit, au contraire que la loi autorise les avances, aux mêmes conditions que pour la Colombie et qu'aucune d'elles n'est obligée à remboursement. Cela résulte de la

première clause d'après laquelle, suivant le premier ministre, le gouvernement fédéral peut se rembourser sur les fonds provinciaux qui sont à sa disposition. Que ces deux honorables messieurs s'entendent sur ce point, c'est leur affaire. En tout cas, ils ont bien prouvé que l'intention de la loi ne fut jamais de faire un cadeau à cette province.

M. SMITH (Selkirk) : Dans les débats sur la construction du chemin de fer du Pacifique, je n'ai pas hésité à voter pour l'amendement de l'honorable député de Durham-Ouest. Je croyais, en effet, et je crois encore que tout en restant de bonne foi avec la Colombie, les intérêts du pays exigent que les territoires du Nord-Ouest soient ouverts le plus tôt possible par la construction du chemin de fer, au moyen du produit de la vente des terres, par les compagnies ou les particuliers qui sont prêts à se charger de l'entreprise. Cela nous amènerait une forte émigration et les ressources du pays se développant, nous serions mieux à même de prolonger la ligne jusqu'aux Montagnes Rocheuses.

Pour cette dernière partie de la ligne, je crois que nous ne devons nous hâter que lentement. Mais, à mon avis, la construction d'un bassin de radoub à Esquimalt est une chose toute différente. J'ai toujours compris que l'intérêt garanti par le gouvernement fédéral, sur les £100,000, serait finalement payé par lui et c'est pourquoi je voterai en faveur du gouvernement.

Il est proposé :

“ Que les dites résolutions soient maintenant lues une seconde fois et adoptées.—(Sir Samuel L. Tilley).

Il est proposé comme amendement :

Que tous les mots après “ que ” soient biffés et remplacés par les suivants :

“ Les termes d'Union avec la Colombie britannique ne renvoient seulement à la garantie de l'intérêt, pendant dix ans, sur une partie des frais de construction du bassin de radoub de la Colombie.”—(M. Blake.)

La Chambre se divise : Pour, 42 ; contre, 109.

POUR :

Messieurs

Anglin Guthrie
Bain Huntington
Bécharé Killam

M. CASEY.

King
Laurier
Macdonell (Lanark N.)
Mackenzie
Malouin
Mills
Oliver
Olivier
Paterson (Brant Sud)
Rinfret
Robertson (Shelburne)
Rogers
Ross (Middlesex Ouest)
Rymal
Smith (Westmoreland)
Thompson (Haldimand)
Trow
Weldon—42.

CONTRE :

Messieurs

Abbott Longley
Allison Macdonald (King, IPE)
Angers Macdonald (Vict., C.B.)
Arkell McDonald (C. Breton)
Baby McDonald (Pictou)
Barnard McDonald (Vict. N.-E.)
Beauchesne Macmillan
Bergeron McCallum
Bergin McCarthy
Bill Macdougall
Bolâuc McGreevy
Boulbee McKay
Bourbeau McLennan
Bowell McLeod
Brecken McQuade
Brooks McKory
Bunster Merner
Cameron (Victoria N.) Méthot
Carling Mou-seau
Cockburn (N'land O.) Muttart
Colby Orton
Connell Patterson (Essex)
Costigan Pickard
Coughlin Platt
Coursol Plumb
Daoust Pope (Compton)
Dawson Pope (Queen, I P E)
DeCosmos Poupore
Desaulniers Richey
Desjardins Robertson (Hamilton)
Doull Rochester
Drew Ross (Dundas)
Dugas Rouleau
Elliott Routhier
Farrow Royal
Fitzsimmons Ryan (Marquette)
Fortin Ryan (Montréal Centre)
Gault Rykert
Gigault Shaw
Girouard (Kent, N.B.) Smith (Selkirk)
Grandbois Sproule
Hackett Stephenson
Hesson Tassé
Hooper Thompson (Cariboo)
Houde Tilley
Hurteau Tupper
Jackson Wa e
Keeler Wallace (Norfolk S.)
Kilvert Wallace (York Ouest)

Kirkpatrick	White (Cardwell)
Kranz	White (Hastings E)
Lane	White (Renfrew N)
Langevin	Williams
Lantier	Wright.—109.
Little	

L'amendement est rejeté.

La motion principale est adoptée.

Les résolutions subissent la seconde lecture et sont adoptées.

SIR SAMUEL L. TILLEY présente un bill (No. 125) confirmant un certain arrêté du gouverneur en conseil relativement au bassin de radoub d'Esquimalt.

Le bill subit la première lecture.

COLOMBIE BRITANNIQUE.

EXPLICATIONS PERSONNELLES.

M. BUNSTER : L'honorable député de Shefford (M. Huntington), a voulu me faire la leçon parce que je réclamaïis les droits de mes commettants. Je n'admets pas cela. Je ne veux point que le très-honorable chef de l'administration puisse croire que j'ai des griefs contre lui. J'ai confiance que quand le moment viendra, —(ce jour est encore éloigné)— nous le réélirons par une majorité double de celle qu'il a obtenue. J'espère que le très-honorable monsieur nous rendra toujours justice comme il le fait aujourd'hui. Quant à l'honorable député de Shefford, je ne me soumettrai pas à . . .

PEUSIEURS VOIX : A l'ordre !

M. BUNSTER : A l'ordre ! J'y suis, et je voudrais bien que l'on me montre comment je l'ai enfreint.

SIR JOHN A. MACDONALD : Les observations de l'honorable monsieur me donnent beaucoup de confiance.

RÉCLAMATIONS DE LA COMPAGNIE DE LA BAIE-D'HUDSON.

OBSERVATIONS.

M. SCHULTZ : Avant qu'on appelle les ordres du jour, je tiens à signaler un paragraphe de la correspondance d'Ottawa du *Globe* de Toronto, numéro du 3 avril.

Voici ce que dit ce journal :

“ D'après un rapport parlementaire de 1870, la compagnie de la Baie-d'Hudson a fait une réclamation au gouvernement impérial pour les pertes qu'elle a subies, lors de la rébellion à la Rivière-Rouge. Ces pertes comprennent trois items : intérêt pour cinq mois, sur le prix d'achat du territoire, pillage du Fort-Garry, rançon payée au gouvernement provisoire pour des fourrures dont il s'était emparé. Le gouvernement impérial répondit qu'il n'était pas

responsable et la compagnie soumit sa réclamation au gouvernement du Canada. La compagnie de la Baie-d'Hudson fixait le chiffre de ses pertes à £30,000 sterling. En 1877, l'honorable David Mills, alors ministre de l'intérieur, fit rapport que le gouvernement canadien n'était pas responsable de ces pertes, vu que le territoire ne lui avait pas été transféré, à l'époque et que c'était encore la propriété de la compagnie. Il disait que le gouvernement devait acheter le reste des droits de la compagnie sur le territoire. La compagnie de la Baie-d'Hudson suggéra de déférer toute la question au comité judiciaire du conseil privé, en Angleterre. Cette recommandation fut acceptée et, au mois de juin 1879, le gouvernement actuel demanda à la compagnie de lui soumettre un exposé complet de toute l'affaire. C'est ce que la compagnie a fait.”

Je désire attirer l'attention de la Chambre sur cette déclaration, dans le but d'obtenir autant d'informations qu'il me sera possible, et en même temps exprimer l'espérance que si les réclamations de cette compagnie sont renvoyées au comité judiciaire du conseil privé, en Angleterre, on n'oubliera pas que ce pays a une réclamation de \$1,500,000 qui représente le montant qu'il a fallu dépenser pour supprimer la rébellion soulevée par les officiers de cette compagnie qui insiste maintenant pour obtenir une indemnité.

BILL A L'EFFET DE MODIFIER L'ACTE CONCERNANT LA CRUAUTE ENVERS LES ANIMAUX.

(BILL No. 83.)

(M. McDonald, Pictou.)

Bill considéré en comité, rapporté, lu la troisième fois et passé.

BILL RETIRÉ.

Le bill suivant est retiré, du consentement de la Chambre :

Bill (No. 77) ayant pour objet de faciliter la détention en lieu sûr, dans certains cas, des personnes convaincues de délit dans les territoires du Nord-Ouest et dans le district de Keewatin, et condamnées à l'emprisonnement. —(M. McDonald, Pictou.)

ENQUÊTES SOUS SERMENT.

(BILL No. 113.)

(M. McDonald, Pictou.)

SECONDE LECTURE.

Il est ordonné que ce bill soit lu la seconde fois.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Ce bill donne-t-il le pouvoir, aux chefs de départements, d'assigner les personnes qui n'appartiennent pas à leurs bureaux ? M. McDONALD (Pictou) : Il leur

accorde le pouvoir d'assigner toutes les personnes en état de donner des informations sur la question qui fait le sujet de l'enquête. Le commissaire est autorisé à délivrer un *Sub poena et*, en cas de déobéissance, la pénalité imposée est de \$400, somme qui peut être recouvrée en s'adressant aux cours de justice, qui agissent alors d'une manière sommaire.

M. BLAKE : La loi peut être sage tant qu'elle ne s'applique qu'aux enquêtes sur les actes commis par des fonctionnaires publics, dans l'accomplissement de leurs devoirs, et tant qu'ils ne sont pas accusés d'offenses criminelles contre les lois du pays. Il me semble que ce serait introduire une innovation entraînant des conséquences sérieuses, et qui ne peut que difficilement se recommander à l'approbation du parlement et du pays, que de permettre des enquêtes de cette nature sur des actes tombant sous le coup des lois du pays.

Deux observations se sont présentées à mon esprit : d'abord la loi devrait être rédigée de manière à ce que ces clauses ne s'étendent pas à ce genre d'enquête, et ensuite de façon à ce qu'elle ne permette pas d'exiger l'interrogatoire de l'accusé. Je pense que l'honorable monsieur comprendra que ces modifications ne sont pas de nature à empêcher une enquête, lorsqu'un employé est accusé de félonie ou d'abus d'autorité, et je ne crois pas que tout autre genre d'enquête doive être permis.

M. McDONALD : Un employé accusé de félonie n'est pas tenu de répondre et de s'incriminer lui-même. Admettons qu'un fonctionnaire soit accusé de détournement de fonds ; il n'est que juste d'instituer une enquête pour s'assurer si l'accusation est fondée. Toutefois la commission n'aura pas le pouvoir de convaincre, elle ne pourra que recommander au département d'intenter des poursuites légales afin de faire punir le coupable selon la rigueur de la loi. Il ne me semble pas que la lecture du bill puisse entraîner une autre idée.

M. ANGLIN : C'est encore là une des mesures qui auraient dû être présentées dans les premiers jours de la session, afin que les honorables membres de cette Chambre aient pu se rendre compte de son opportunité. C'est une proposition véritablement surprenante que de donner aux chefs de départements le pouvoir de forcer leurs subordonnés de répondre aux

questions qui peuvent leur être posées sur tout sujet supposé être de nature à affecter la bonne administration du département ou l'intérêt public.

Peut être l'honorable ministre pourrait-il nous dire s'il existe en Angleterre une loi semblable. Je ne pense qu'il y ait de régleme nt de ce genre et je considère que les pouvoirs conférés par ce bill sont contraires à l'esprit de la constitution britannique et à la bonne administration de la justice. Je doute que nous ayons le pouvoir de créer un tribunal de ce genre.

SIR CHARLES TUPPER : Si les souvenirs de l'honorable député voulaient bien le reporter à deux sessions en arrière, il se convaincrait qu'alors qu'il était Orateur, on adopta une loi donnant à l'auditeur-général les mêmes pouvoirs qui sont demandés par ce bill pour les chefs de départements. Elle pourvoyait à ce que ce fonctionnaire, pour toute question se rattachant à la comptabilité de son département eût le droit de conférer le serment aux témoins. Le but que se propose le bill en question est d'accorder semblable pouvoir aux chefs de département ; il n'a pas pour objet d'établir un tribunal d'inquisition ; son but est entièrement différent.

Ce sont les plaintes portées contre les officiers publics qui ont rendu cette loi nécessaire. On adresse aux départements des plaintes graves qui, si elles sont fondées doivent entraîner la destitution du fonctionnaire contre lequel elles sont portées et nous sommes actuellement obligés de faire faire une enquête par une personne qui n'a pas le droit de faire prêter serment et qui reçoit ainsi des plaintes non attestées, provenant souvent de la part de gens qui ont intérêt à priver l'employé de sa position.

L'effet qu'aura le bill, s'il prend force de loi, sera de permettre aux chefs de département d'autoriser un commissaire à prendre des dépositions sous serment dans les causes de ce genre. C'est accorder, de fait, une protection à l'officier qui est attaqué, protection, du reste, à laquelle il a droit.

M. McDONALD : Il existe aussi un autre précédent dans l'acte relatif aux pénitenciers adopté en 1875, qui donne à l'inspecteur le pouvoir d'instituer une enquête sur toute irrégularité et de faire prêter serment aux témoins. En vertu de cette loi, je puis, comme ministre de

la justice, nommer un commissaire pour visiter n'importe quel pénitencier et sa commission ne lui confère pas seulement les pouvoirs accordés par ce bill, mais encore le droit de faire emprisonner les personnes refusant d'obéir à ses sommons.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Je suis sous l'impression que les pouvoirs auxquels l'honorable ministre des chemins de fer a fait allusion étaient conférés par l'ancien auditeur, sinon d'une manière précise du moins indirectement. Si c'étaient de nouveaux pouvoirs, ils ont été enlevés au ministre des finances, pour être confiés à l'auditeur-général.

M. ANGLIN : L'honorable ministre a parlé de précédents dont je ne veux pas discuter la valeur pour le moment. Bien des raisons permettent de douter de l'avantage de cette manière de procéder.

Il peut se présenter des circonstances dans lesquelles il est désirable de s'assurer de la vérité ou de la fausseté des accusations portées contre des fonctionnaires employés à une grande distance du siège principal du département, mais ces exceptions ne justifient pas la règle que l'on veut adopter, et je pense que les honorables membres de cette Chambre seront d'avis que c'est là une surprenante innovation sur tout ce que nous nous étions habitués à considérer comme juste et convenable en matière de ce genre.

M. MILLS : Le but que se propose ce bill est identique à celui de l'acte qui pourvoit à la nomination d'une commission royale.

Le gouvernement peut, en vertu d'un ordre du conseil, nommer une commission pour faire une enquête sur des questions de ce genre. J'ignore si ce pouvoir a été jugé ou non insuffisant, mais ne vois pas que celui qui est accordé par cet acte puisse susciter la moindre difficulté.

S'il a été considéré comme insuffisant dans certains cas, quelle est l'utilité de ce bill, ou bien alors s'il est nécessaire, pourquoi l'acte que j'ai cité n'est-il pas abrogé? Je ne vois pas quels sont les avantages, que l'acte n'accorde pas déjà, qu'il sera possible de retirer de l'adoption du bill en question.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je suis surpris que mon honorable ami n'ait pas pensé à cela lorsqu'il a fait adopter les bills concernant l'auditeur-général et les

pénitenciers. Si l'acte général qu'il cite permet de faire des enquêtes sur toute irrégularité dans l'administration des pénitenciers ou les comptes publics, pourquoi ces actes ont-ils été adoptés?

Mais il est facile de comprendre pourquoi l'honorable député établit une distinction. L'acte général qui a été soumis immédiatement après la Confédération prescrit que lorsqu'il surgit quelque question, de nature à affecter les intérêts du Canada, une commission peut être constituée sous le grand sceau du Canada, donnant aux commissaires le pouvoir d'entendre des dépositions sous serment. C'était là une mesure préliminaire qui constituait pour ainsi dire un tribunal de mise en accusation.

L'honorable monsieur a compris qu'il serait absurde de constituer une commission royale pour toutes les enquêtes relatives aux pénitenciers et en conséquence il a présenté un projet de loi à l'effet d'autoriser l'inspecteur à interroger les témoins et à faire l'enquête nécessaire.

Si l'Orateur peut instituer une enquête comme le chef du département des comptes publics, avec le consentement et l'avis des honorables messieurs de la gauche, si l'inspecteur des pénitenciers possède le même droit, sans aucun doute le chef de chaque département doit posséder la même prérogative dont l'exercice n'entraînera pas les dépenses et les formalités qui sont actuellement nécessaires. Il me semble que ce n'est pas aux honorables messieurs de la gauche de présenter de l'opposition au bill.

Si l'on découvre preuve de crime et de félonie, il n'existe qu'une chose à faire, c'est de renvoyer l'employé devant une cour de justice pour subir son procès. Mais l'enquête préliminaire doit être limitée. Les comités de la Chambre des Communes ont tenu parfois des enquêtes de ce genre; ils ont découvert des irrégularités et ont recommandé à la couronne d'ordonner au solliciteur-général de poursuivre. Il s'est produit une infinité de cas de ce genre.

Ainsi donc, si le chef d'un département est appelé à tenir une enquête sur une irrégularité quelconque et qu'un cas de félonie est distinctement établi, il ne reste renvoyer l'accusé, sur la recommandation de la poursuite, devant les tribunaux ordinaires.

M. CAMERON (Victoria-Nord) : Si

je comprends bien l'honorable député de Bothwell, il s'oppose au projet de loi sous prétexte que les différents ministres dirigeant les départements peuvent être seuls tenus responsables, tandis qu'au moyen d'une commission royale, le gouvernement tout entier porte la responsabilité des enquêtes.

Cette objection est mal fondée parce qu'un ministre ne peut constituer une commission qu'avec l'assentiment de tout le gouvernement, tandis que le gouvernement se trouve responsable de ce qui se fait en vertu de l'ordre du conseil. Le bill semble parfaitement inoffensif et il est sans doute appelé à rendre beaucoup de services à l'administration des départements. Comme il s'appuie sur des précédents établis par les honorables messieurs de la gauche, je me prononce en sa faveur. Je ne vois pas qu'on puisse s'opposer à son adoption, même à cette époque avancée de la session.

La Chambre se forme de nouveau en comité général.

(En comité.)

M. BLAKE : Je ne suis pas satisfait des raisons qui ont été données en faveur de l'adoption du bill. Je ne pense pas que le précédent du bill concernant l'auditeur-général soit suffisant pour justifier l'octroi des pouvoirs demandés par ce projet de loi. La principale objection que j'ai à y faire, c'est que je pense c'est qu'il n'est ni convenable ni juste ni conforme à la procédure que nous suivons dans les causes criminelles, d'instituer une enquête ou de la poursuivre, lorsque déjà nous avons devant nous une accusation de crime.

Je ne puis pas admettre, avec l'honorable ministre de la justice, que cette enquête préliminaire pourrait être utile. La loi pourvoit à des enquêtes préliminaires. Lorsque quelqu'un est soupçonné d'avoir commis un crime, il peut en être accusé, et alors, suivant les clauses de la loi, une enquête est ouverte en cour.

Ce bill va beaucoup plus loin que celui qui a trait à l'auditeur-général parce qu'il s'applique à des centaines ou des milliers de personnes. Tous les employés du service civil se trouveront, pour ainsi dire, à la merci des ministres de leurs départements respectifs. Quand il s'agit d'une loi générale comme celle-ci, s'étendant à tant de personnes, il faut éviter une in-

M. CAMERON.

novation aussi dangereuse que celle qui permet, ainsi que le propose le bill, de poursuivre des enquêtes sur des délits qui sont voisins du crime.

Rien n'empêche qu'on fasse une enquête sur tout ce qui se rattache à des irrégularités dans l'administration des affaires, la mauvaise conduite, la négligence, l'incapacité et autres plaintes de ce genre. Toute accusation que la loi ne considère pas comme crime peut donner lieu à une enquête, dont le résultat pourra entraîner la censure ou la destitution. Une commission peut faire avec avantage une enquête sur des accusations de ce genre, mais non sur des offenses criminelles.

Je propose donc d'ajouter après les mots "qui peuvent se rattacher à ses actes comme employé public" les mots "mais n'entraînant pas une accusation de crime," ou tous autres mots ayant une signification équivalente. En vertu de la constitution anglaise, on ne peut accuser que d'une seule façon, préliminairement ou autrement, les personnes soupçonnées d'offenses contre la loi, et cela selon les formalités suivies ordinairement devant les cours.

M. McDONALD (Pictou) : Si j'ai bien saisi le sens des paroles de l'honorable député de Durham-Ouest, je dois me déclarer surpris de la doctrine qu'il professe. Prétendre qu'un employé public doit être à l'abri de toute enquête sur ses actes, s'est établir une doctrine surprenante.

D'après les opinions exprimées par l'honorable député de Durham-Ouest, du moment qu'en examinant la conduite d'un employé en faute, un commissaire entretient le moindre soupçon qu'il y ait eu crime de sa part, il doit suspendre l'enquête et ne peut même pas lui poser une question du genre de celle-ci. "Vous êtes-vous approprié des fonds publics ou vous êtes-vous rendu coupable d'un délit qui puisse vous rendre passible d'être traduit devant un magistrat ?"

C'est juste à ce point que l'enquête doit commencer et du moment qu'elle doit s'entreprendre, il est de toute nécessité qu'elle soit poursuivie. La commission d'enquête ne prononce pas de sentence, ne peut infliger aucune pénalité, mais doit adresser au chef du département un rapport contenant les informations re-

quises et poser la question suivante : Est-il opportun de punir l'accusé ?

Admettons que l'acte ne soit pas adopté et que le chef d'un département ordonne une enquête, dans laquelle on ne pourrait faire prêter serment aux témoins, sur des accusations de la plus haute gravité portées contre un employé, je voudrais savoir si le commissaire devrait s'arrêter ou poursuivre et terminer l'enquête, faire rapport de son résultat et assurer ainsi la conviction et la punition de l'accusé ? Pourquoi arrêter une enquête si en la poursuivant on peut convaincre le coupable. Tout ce que peut faire le commissaire, c'est de présenter un rapport.

M. BLAKE : Je ne vois pas pourquoi les employés du gouvernement se trouveraient ainsi mis en dehors du droit commun et soumis pour offenses à un genre de procès auquel les autres citoyens ne sont pas exposés.

M. McDONALD : Cela n'est pas.

M. BLAKE : Les officiers mis en accusation sont exposés à subir un traitement exceptionnel.

L'honorable ministre de la justice pense avoir renversé l'argument, en disant que le commissaire n'aurait pas le droit d'infliger un châtement. Mais une enquête préliminaire, l'interrogatoire des témoins devant une cour de ce genre, composées peut-être de personnes peu versées dans la loi et devant laquelle l'accusé n'est pas défendu par un avocat, peuvent amener la conclusion de la question, et une décision de la part du département, établissant que l'accusation a été prouvée, et déterminant la destitution de l'employé, parce qu'il est supposé qu'il a été convaincu de vol, de détournement de fonds ou d'autres délits.

M. McDONALD (Pictou) : Ce mal a son remède.

M. BLAKE : Lequel ?

M. McDONALD (Pictou) : Une poursuite légale.

M. BLAKE : Lorsque l'accusé n'a pas un poste fixe ?

M. McDONALD : C'est une question à discuter.

M. BLAKE : En adoptant ce parti, le coupable ou l'accusé pourraient être démis pour manque de respect à leurs supérieurs. L'enquête devrait être suspendue, du moment qu'il s'agit d'un crime.

L'honorable premier ministre a parlé

du pouvoir des comités de la Chambre, qui peuvent faire des enquêtes sur tout ce qui leur paraît mériter une investigation ; mais il ne suit pas de là que le parlement doive autoriser les personnes qu'il plaît aux ministres de nommer à tenir des enquêtes préliminaires sur des crimes.

Ce sont là des choses qui doivent se faire convenablement et conformément aux lois qui s'appliquent à tous les citoyens, quelle que soit la classe à laquelle ils appartiennent.

Quant à la seconde section, l'honorable ministre a déclaré que l'intention du bill est de pourvoir à ce que le commissaire procède à un interrogatoire, non dans le but de punir, mais de compléter la preuve.

C'est donc adopter une mesure très extraordinaire que d'accorder le pouvoir d'interroger n'importe quelle personne et l'accusé lui-même.

La seconde clause ne devrait pas accorder le pouvoir d'arracher à l'accusé la preuve de sa propre culpabilité—non-seulement de sa mauvaise conduite, comme employé, mais encore des actes qui peuvent le rendre passible d'accusations criminelles.

SIR JOHN A. MACDONALD : On s'est plaint, par exemple, que les officiers des douanes des frontières conspiraient avec les contrebandiers et laissaient entrer les marchandises sans leur faire payer de droit d'entrée ou en leur imposant un droit nominal. Le gouvernement voulait faire des enquêtes dans des cas de cette nature, afin de protéger le revenu public, principalement lorsque les officiers publics agissent de complicité avec les malfaiteurs du dehors. Comme on ne peut s'attendre à ce que le contrebandier rende témoignage, un officier pourra être nommé, en vertu de cet acte, avec la sanction de tout le gouvernement, afin d'interroger les officiers soupçonnés, et d'arriver ainsi à découvrir les coupables et arrêter les fraudeurs.

S'il est prouvé qu'un officier s'est rendu coupable d'un délit de ce genre, il ne peut être convaincu devant le commissaire, cette enquête étant comme toutes celles qui se font sous le grand sceau. En faisant des recherches pour découvrir les coupables on peut tomber sur un simple particulier et alors tout ce qu'on peut faire est de demander sa mise en jugement. Le but de la loi n'est pas de livrer les particuliers à la justice, mais seulement d'assurer la bonne administra-

tion du département; il n'existe donc aucune raison qui s'oppose à son adoption.

Le simple fait que deux lois ont déjà été adoptées sur le même sujet, sans que leur application ait donné lieu au moindre inconvénient, montre que l'objection de l'honorable monsieur est sans force.

M. McDONALD (Pictou) : Je ne vois pas que cette clause puisse donner lieu à la moindre difficulté. Elle confère au commissaire le droit d'appeler devant lui n'importe quelle personne pour rendre témoignage. Un témoin est sommé de témoigner sur toute chose qui, au premier abord, ne pourra le compromettre mais qui, dans la suite pourra le désigner.

Dès qu'il est traduit devant de commissaire et qu'on lui demande de rendre son témoignage, il n'a qu'à répondre : je ne veux pas donner ma déposition, car je crains qu'elle ne m'incrimine. Il a le droit de refuser de rendre un témoignage qui pourrait le compromettre—droit que la loi anglaise accorde à tous les citoyens. Je pense donc que les objections de mon honorable ami n'ont aucune force.

Il est ordonné que le bill soit rapporté. La Chambre reprend ses délibérations.

(En Chambre.)

BILL CONCERNANT L'ADMINISTRATION DE LA JUSTICE DANS LE TERRITOIRE EN LITIGE D'ONTARIO.

[BILL No. 119.]

(M. McDonald, Pictou.)

Il est ordonné que le bill soit lu la seconde fois.

M. McDONALD (Pictou) : Comme je l'ai dit au moment de sa présentation, ce bill a pour but d'assurer, dans le cours du règlement de la contestation entre Ontario et le gouvernement du Canada, au sujet de la juridiction du territoire en litige, la punition de tous les crimes commis dans le dit territoire, soit par les cours d'Ontario, soit par celles de Manitoba.

De cette façon les criminels pourront être jugés malgré toute question qui pourrait être soulevée relativement à la juridiction des cours sur le territoire où l'offense a été commise.

Le bill repose sur le même principe que l'acte de 1813 dont il a été question lors de la discussion de la question de la déli-

mitation de la frontière. Le bill a été rédigé par le procureur-général d'Ontario et moi. Si la Chambre ne s'oppose pas à ce qu'il soit considéré en comité, j'y ajouterais les clauses d'un projet de loi que j'ai présenté au début de la session. Un des amendements que je me propose d'y introduire, a pour but, de convaincre plus rapidement et à moins de frais les personnes accusées de s'être mises en contravention avec les lois concernant la vente de liqueurs alcooliques dans notre territoire du Nord-Ouest. Ces délinquants seront enfermés dans les prisons d'Ontario ou de Manitoba, selon que les magistrats le jugeront à propos.

Le fait est qu'il n'y a, je crois, le long de la ligne du chemin de fer, dans le territoire de Keewatin, qu'une seule prison, qui vient d'être établie et les magistrats envoient les prisonniers à Winnipeg. Au moment où la question a été soulevée, l'autre jour, ils n'avaient pas le droit de le faire, et quelques-uns de ces prisonniers étaient mis en liberté. Le but de la loi est de supprimer cette difficulté.

Au lieu de définir les limites du territoire, comme on l'avait fait dans la cédule, je propose seulement d'insérer dans le préambule : "Attendu que certain territoire, sur la frontière d'Ontario est réclamé par le gouvernement de cette province comme étant dans ses limites, etc." Je pense que c'est mieux que de définir les limites du territoire : on évite ainsi des difficultés pour l'avenir. Supposons, par exemple, que la ligne tirée exactement au nord du confluent du Mississipi et de l'Ohio ne soit pas adoptée d'une manière ou de l'autre, une difficulté peut s'élever.

M. BLAKE : Je ne vois pas de quelque façon l'honorable monsieur espère obtenir quelque juridiction au moyen de ce bill. Supposons qu'Ontario prétende que les arbitres ont assigné ces frontières à la province, et supposons de plus que ces frontières deviennent celles d'Ontario, ce bill aura-t-il alors aucun effet? La Chambre a-t-elle quelque droit de faire des lois de ce genre. Pouvons-nous, dans Ontario, faire des lois du genre de celle que nous nous proposons de faire ici?

M. McDONALD : Il me semble que la Chambre a le droit de déclarer, par un acte, qu'une offense commise dans Ontario peut être jugée dans la province de Québec; cela ne peut soulever aucune doute. A plus forte raison, si un délit est commis

dans un territoire non organisé, nous avons le pouvoir de décider où il doit être jugé.

Le bill est lu une seconde fois, examiné en comité, rapporté, lu la troisième fois et adopté.

BILL MODIFIANT LA LOI CONCERNANT LA PREUVE DANS LES CAUSES CRIMINELLES.—(BILL No. 120.)

(M. McDonald, Pictou.)

SECONDE ET TROISIÈME LECTURES.

Il est proposé que le bill soit lu la seconde fois.

M. McDONALD : Ce bill a pour but de permettre de prendre la preuve, dans les causes criminelles, en la manière prescrite dans la première clause. Il est presque une copie de la loi anglaise relative au même sujet. Son but est d'obtenir en matières criminelles, les dépositions des personnes malades ou en danger de mort.

Le bill est lu la seconde fois.

La Chambre se forme de nouveau en comité général pour étudier ce bill.

(En comité.)

M. GUTHRIE : Je désirerais ajouter la clause suivante :

“ Tout juge des cours supérieures et les juges de cour de comté, ayant juridiction en matière criminelle, auront le pouvoir d'émettre les ordres énoncés dans les sections précédentes de l'Acte.”

On peut douter qu'un juge de la cour du banc de la Reine, siégeant *Nisi Prius*, ait juridiction en matière criminelle ; je voudrais donc ajouter une clause s'étendant à tous les juges des cours supérieures.

M. McDONALD (Pictou) : Il me semble, puisque l'amendement ne s'étend qu'aux juges de la cour supérieure, que nous pourrions considérer, avant la prochaine session du parlement, s'il ne serait pas à propos de l'appliquer à d'autres magistrats. L'amendement aura pour effet de donner à tout juge de cour supérieure et aux juges de cours du comté, exerçant juridiction en matière criminelle, d'émettre tous les ordres énoncés dans les sections précédentes de l'acte.

M. KIRKPATRICK : Je désirerais ajouter un amendement qui légaliserait certaine déposition que l'on recueille maintenant dans un cas où il y a danger de mort. La déposition a été prise, en prévision de l'adoption de cet acte, devant

une cour de justice d'Ontario. Dans ce cas la victime peut mourir avant le procès et peut-être aussi avant l'adoption de l'acte.

Vu les circonstances spéciales de la cause, il serait désirable que la déposition soit reçue d'après la loi en force en Angleterre, c'est-à-dire qu'elle puisse être lue au procès si la mort du témoin se produit avant son ouverture.

Je sais qu'il n'est pas désirable d'adopter des lois ayant un effet rétroactif, mais vu les circonstances spéciales de la cause, je propose l'amendement que je viens d'énoncer. La poursuite pourrait recevoir avis d'assister à l'examen du témoin et de la sorte aucun tort ne serait être commis.

M. McDONALD (Pictou) : J'espère qu'on n'adoptera pas une clause de ce genre ; si on le faisait on porterait atteinte aux principes de la justice et l'on établirait un dangereux précédent. Ce serait fournir au procès une preuve qui n'était pas légale lorsqu'elle a été recueillie.

L'honorable député dit qu'aucun tort ne sera commis, parce que la poursuite sera prévenue. Mais comme la loi légalise l'emploi d'une preuve de ce genre, le pour suivant ne serait pas tenu d'assister à un examen qui peut être sans valeur. Je demande au comité de rejeter cet amendement.

L'amendement de M. Kirkpatrick est rejeté.

Il est ordonné que le bill, tel qu'amendé, soit rapporté.

La Chambre reprend ses délibérations.

(En Chambre.)

Bill rapporté, lu la troisième fois et adopté.

SUBSIDES—CONCOURS.

Les résolutions rapportées par le comité des subsides sont de nouveau considérées.

Résolution 166 (23 avril) sauvages de la Colombie britannique \$50,928.

M. MILLS : Je n'ai pas su que rien ait été fait pour accorder aux sauvages la possession légale de leurs réserves. On devrait satisfaire aux réclamations des sauvages sur les réserves qui leur ont été accordées. Je pense que la nomination de M. Trutch n'est pas heureuse, si elle est faite pour apaiser les sentiments de méfiance qu'entretiennent les sauvages.

SIR JOHN A. MACDONALD : Un

fonctionnaire digne de remplir l'emploi sera nommé surintendant de l'intérieur. La façon avec laquelle il agira avec les sauvages fera disparaître tout sentiment de méfiance dans leurs esprits.

La résolution est lue la seconde fois et adoptée.

Les résolutions, de 169 à 172, sont lues la seconde fois et adoptées.

La résolution 167 (27 avril) est lue la seconde fois et adoptée.

“ La résolution 168, relative aux instruments aratoires, etc., fournis aux sauvages de Manitoba et du Nord-Ouest, en vertu de traités, ayant été lue, ”

M. MILLS : Comment les instructeurs ont-ils été reçus par les sauvages ; combien y en avait-il parmi eux qui soient fermiers ou cultivateurs ? J'ai appris que nombre de tribus sauvages ont refusé de recevoir les instructeurs qui leur ont été envoyés. A-t-on donné des terres à ces gens-là dans les réserves sauvages, ou leur a-t-on accordé des terrains séparés ?

J'ai entendu dire que quelques-uns des instructeurs qui ont été choisis ne s'étaient jamais occupés d'agriculture auparavant et que, par conséquent, ils réussiraient difficilement dans la culture du sol. C'est une erreur, à mon avis, que de placer deux ou trois sauvages sur une ferme, avec l'espérance qu'ils apprendront l'agriculture.

Je suis d'opinion que le seul moyen d'obtenir quelque succès est d'envoyer les instructeurs sur les réserves et de faire partager leurs travaux aux sauvages.

Les sauvages, il faut le remarquer, ont reçu à peu près tous les instruments aratoires et le bétail qui leur avaient été promis en vertu des traités. Nous avons été obligés de les nourrir pendant un certain nombre d'années, mais maintenant que la plupart d'entre eux se trouvent sur les réserves, cette nécessité disparaîtra presque entièrement.

Un agent m'a dit que lorsqu'on amenait le bétail devant servir à la nourriture des sauvages, il avait entendu plusieurs d'entre eux regretter qu'on abatte d'aussi beaux animaux et dire qu'ils n'en feraient pas leur nourriture, si on leur permettait de les garder, pour les employer à l'agriculture.

Si le gouvernement est heureux dans son expérience, je pense qu'il devrait accorder aux sauvages une aide plus considérable, sous forme d'instruments ara-

toires et de bétail. Cela peut se faire, tout en diminuant les octrois annuels.

SIR JOHN A. MACDONALD : Pour ce qui a trait aux prétendues plaintes des sauvages contre les instructeurs agricoles, je ne puis que dire que je me suis enquis auprès des fonctionnaires qui ont la principale responsabilité de cette partie du service, et que j'ai appris que pas une seule plainte n'était parvenue au département. J'ai donc lieu de croire que mon honorable ami a été mal informé.

Quant à prétendre que plusieurs des instructeurs ne sont pas des agriculteurs je dois dire que quinze sur dix-neuf ont été choisis après que les renseignements les plus précis eussent été recueillis sur leur habileté comme cultivateur.

J'ai vu la plupart d'entre eux, le député ministre les a vus tous et avant leur départ pour le Nord-Ouest, il s'est entretenu avec eux des devoirs qu'ils avaient à remplir. Les autres ont été nommés en mon absence, mais j'ai toute raison de croire que ce sont également des hommes habiles.

Mon honorable ami demande s'ils demeurent sur les réserves. Un petit lot contigu à la réserve, et qui appartient au gouvernement, est mis de côté pour l'instructeur, de sorte qu'il n'a pas à pénétrer sur les terres des sauvages. L'instructeur est là pour enseigner comment il faut labourer le sol, semer, moissonner et planter. Un fonctionnaire qui irait chez les sauvages et se contenterait de leur dire de faire ceci ou cela, n'arriverait pas à de grands résultats.

Nous tentons un simple essai, s'il ne réussit pas, nous pourrions changer le mode des opérations. J'ai appris que les sauvages s'étaient mis au travail avec beaucoup d'énergie, mais bien entendu, il est encore trop tôt pour connaître les résultats probables de l'expérience. Je crois qu'en 1881, quiconque pourra occuper ma place sera à même de faire un rapport favorable.

Il faut de toute nécessité que cette expérience s'accomplisse ; le gibier disparaît rapidement et les sauvages ne peuvent plus compter pour leur subsistance que sur la culture et la pêche que leur fournissent encore les lacs et les rivières. Si nous ne voulons pas avoir à soutenir une nation de pauvres, nous devons pousser les sauvages à la culture de la terre.

Nous faisons dans ce but un effort cou-

teurs, mais il est préférable de nourrir les sauvages que de les combattre et pour cela je ne vois pas de plan meilleur que celui que nous avons adopté.

La disparition complète du buffle a produit la plus grande misère parmi les sauvages. Les tribus hostiles ont pénétré dans le pays et elles sont surveillées de près par les troupes américaines, du côté sud de la frontière, lesquelles ont chassé le buffle, afin de les réduire à la famine. En conséquence, le buffle n'a pu, cette année, se porter au Nord, comme d'habitude, et nos sauvages sont privés de cette chasse. Les sauvages hostiles ont eu beaucoup à souffrir, et si moins ingnorants du droit international, ils n'avaient pas traversé la frontière, du côté où ils peuvent encore trouver du buffle, ils auraient été réduits à la plus grande misère.

Je suis heureux de pouvoir déclarer à la Chambre que je n'ai devant moi aucune preuve qui me permette d'établir que des sauvages sont morts de faim, mais la famine qui s'est étendue sur toute la partie occidentale de ce pays a causé les plus grandes souffrances.

L'opinion publique n'aurait pas permis et un gouvernement n'aurait pas été digne de sa position, s'il avait laissé les sauvages mourir de faim, tant que nous pouvons les nourrir.

Se trouvant obligé de les nourrir, le gouvernement a pris les meilleurs moyens pour leur venir en aide. Dans quelques cas, peut-être, on a nourri des sauvages qui n'étaient pas exposés à mourir de faim; dans certaines occasions ils se sont imposés, mais je dois dire que les agents ont exercé toute la surveillance nécessaire sur la distribution des provisions.

Il ne faut pas se dissimuler qu'il est très dangereux de commencer à adopter le système de nourrir les sauvages. Tant qu'ils sauront qu'ils peuvent compter ou qu'ils croiront pouvoir compter qu'on pourvoiera à leur nourriture, ils ne feront aucun effort pour subvenir à leurs besoins.

Nous avons à nous mettre en garde contre cela et nous montrer rigides, avares même, dans les distributions, et n'accorder des provisions qu'après avoir eu la preuve bien établie que les besoins sont très pressants.

Je ne suis pas en mesure de fournir des informations précises à la Chambre,

mais j'ai appris qu'un nombre considérable des sauvages qui se sont réfugiés dans notre pays, poursuivis par les forces américaines, se sont rendus, que beaucoup se rendent chaque jour, et qu'ils s'établissent sur les réserves que leur a accordées le gouvernement des États-Unis.

Je pense qu'il en est ainsi car ces sauvages sont non-seulement la principale cause d'irritation—de laquelle nous n'avons pas à parler maintenant—mais encore ils gênent nos sauvages, tuent leur gibier, et occupent un pays qui est la nôtre propriété.

Je pense que l'an prochain nous pourrions donner un rapport encourageant sur les progrès des sauvages, mais s'il n'en est pas ainsi, nous devrons aviser aux meilleurs moyens à employer pour surmonter les difficultés. Nous ne pouvons laisser ces gens mourir de faim et nous devons continuer nos efforts pour protéger les sauvages contre eux-mêmes.

M. MILLS: L'honorable ministre dit que quinze au moins des instructeurs agricoles sont des personnes très versées dans la culture. J'ai la liste de ces instructeurs sur laquelle je trouve le nom de M. F. L. Hunt, de Winnipeg. Ce monsieur était fixé autrefois dans le Michigan. Il se rendit au Nord-Ouest il y a quelques années, et jusqu'au moment de sa nomination il a écrit dans les journaux.

SIR JOHN A. MACDONALD: Peut-être, dans un journal d'agriculture.

M. MILLS: Non, ce n'était pas un journal d'agriculture. Je vois encore le nom de M. George Scott, de Georgetown, qui, d'après mes informations, était dans le commerce avant de se rendre au Nord-Ouest. Il est l'ami d'un des partisans de l'honorable monsieur et je suppose qu'on l'aura recommandé pour lui faire obtenir cette position. Il y a aussi M. B. Sharon de Brantford qui, je crois, était dans la même position. J'ai été informé qu'aucun de ces messieurs ne s'est jamais occupé d'agriculture.

M. ROYAL: Je connais M. Hunt, et l'honorable député de Bothwell se trompe étrangement lorsqu'il critique l'une des nominations d'instructeurs agricoles, qui peuvent être justement défendues.

M. Hunt est un homme intelligent, connaissant la culture; il a longtemps habité Manitoba, y a épousé une sauvagesse et connaît également bien la langue et les coutumes des tribus.

Je dirai même que s'il y avait un plus grand nombre de nominations de ce genre, l'expérience que nous tentons réussirait probablement mieux. L'instructeur agricole qui ne peut pas parler aux sauvages dans leur langue, a à rencontrer les plus grandes difficultés ; comment peut-il enseigner la culture avec profit, dans ses détails nombreux et compliqués s'il doit le faire par l'intermédiaire d'un interprète ignorant.

Il est à regretter que les instructeurs n'aient pas été choisis, pour la plupart, parmi la population métisse du Manitoba et du territoire du Nord-Ouest. Non pas que la connaissance de la langue sauvage soit la seule chose qu'on doive exiger d'un instructeur, car s'il n'a pas d'excellents principes de morale, s'il n'est pas actif et plein de bon vouloir, s'il ne comprend pas parfaitement ses devoirs, s'il ne connaît pas à fond la culture, il ne peut faire que beaucoup de mal. Je veux dire seulement qu'on aurait pu choisir des fermiers intelligents parmi la population métisse, et cela à moins de frais et avec plus de chances de succès qu'en envoyant des cultivateurs d'Ontario.

Puisque nous sommes encore sur cette question importante, j'en profiterai pour répéter ce que j'ai déjà dit, c'est-à-dire que le gouvernement ne peut conduire avec trop de soin l'affaire qu'il entreprend aujourd'hui. Je crois que la civilisation des sauvages ne peut s'accomplir que par les travaux et le dévouement des missionnaires chrétiens. La religion seule peut opérer cette merveilleuse transformation. Ne perdons pas de vue les enseignements de l'histoire à ce sujet. Nous ne devons gêner aucunement les travaux du missionnaire, mais l'aider au contraire dans l'accomplissement de sa sublime mission de tous les moyens qui sont en notre pouvoir.

D'un autre côté l'expérience a prouvé que pour améliorer le sauvage, lui donner les habitudes de la vie civilisée, il fallait le prendre au herceau. Tant que nous ne nous emparerons pas de l'enfant sauvage, au moyen de nos écoles, de nos différentes institutions, nous travaillerons et dépenserons de l'argent sans aucun résultat. C'est une insigne folie que de vouloir faire des cultivateurs des tribus errantes des plaines. La nécessité peut les contraindre actuellement de demander leur nourriture à la terre, mais ils préféreraient manger

M. ROYAL.

leurs vaches et leurs bœufs, et le jour où le buffle reparaitra, la charrue sera immédiatement abandonnée dans le champ, et nous verrons l'élève indocile de l'instructeur agricole s'adonner de nouveau à la chasse.

Ce qui manque maintenant au Nord-Ouest, c'est l'éducation et l'instruction des enfants sauvages. Cette œuvre admirable a déjà été entreprise avec succès à Saint-Albert, par le dévouement des sœurs de charité et des missionnaires. Pourquoi ne pas prendre des moyens pour donner de l'extension à cette entreprise et l'affermir. J'espère sincèrement que le gouvernement prendra une question aussi importante sous sa sérieuse et prompt considération, et que dans la solution d'un problème aussi grave que celui de la civilisation des sauvages, nous nous laisserons guider par l'expérience de ce qui a été fait et se pratique avec succès.

M. BUNSTER: Les sauvages de la Colombie britannique sont en général supérieurs, comme intelligence, à ceux de l'intérieur du continent. Ils sont laborieux et font de bons cultivateurs. Grand nombre d'entre eux sont élevés dans la religion catholique et les membres de cette église n'ont épargné aucune peine pour les civiliser. Ces sauvages font d'excellents colons, mais l'émigration chinoise fait le plus grand tort à la Colombie britannique.

Je désirerais attirer l'attention de l'honorable ministre de l'intérieur sur le fait que la question Chinoise est celle qui préoccupe le plus le pays et que l'émigration chinoise est pour nous une malédiction. C'est le devoir du gouvernement et de la population de chasser les Chinois du pays.

SIR JOHN A. MACDONALD: Je comprends que l'honorable monsieur n'aime pas les chinois, mais nous ne devons pas courir deux lièvres à la fois ; nous discutons maintenant la question des peaux rouges et non celle des peaux jaunes. La question de l'émigration chinoise pourra être amenée à la prochaine session.

M. BUNSTER: J'accepte l'explication du très honorable monsieur.

M. PATERSON (Brant Sud): L'honorable ministre de l'intérieur a promis des informations relatives au nombre de soumissions reçues pour la fourniture des approvisionnements. Combien a-t-il été

reque de soumissions pour la livraison des fournitures à Winnipeg ? J'aimerais à obtenir des informations relativement aux articles requis en vertu des traités Nos. 6 et 1 et 2.

J'ai appris qu'en vertu de ce traité on avait acheté des charrues américaines. Fallait-il absolument choisir des charrues américaines, ne pouvait-on pas en trouver de convenables au Canada ?

SIR JOHN A. MACDONALD : La motion demandant un rapport de toutes ces soumissions ne renfermait donc pas alors toutes les informations demandées ; j'avais cru qu'elle en contenait un grand nombre. D'autres informations seront fournies demain.

Quand à ce qui concerne les charrues je dois dire que l'annonce ne demandait aucunement des charrues américaines ; on s'est adressé aux soumissionnaires pour leur demander de fournir aux prix les plus bas des charrues du patron désigné. Ceux qui connaissaient la question, ont déclaré que l'expérience de la charrue américaine, pour le défrichement de la prairie, leur avait fait adopter un certain modèle qui remplissait, mieux que toute autre, le but qu'on se proposait. Il faut espérer que, grâce à l'influence bienfaisante de la politique nationale, les Canadiens pourront bientôt fabriquer ces charrues eux-mêmes.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Le gouvernement devrait veiller spécialement à ce que les sauvages puissent convenablement employer leurs bras. M. Dewdney, dans une page de son rapport, parle de certains articles de qualité inférieure. Il serait honteux de fournir à ces pauvres sauvages des outils de qualité inférieure. Toutefois, dans le cas qui a été cité, il n'appert pas que le fournisseur soit à blâmer; l'honorable député de Bothwell, et avec lui tous les membres de l'ancienne administration, sont pénétrés de l'importance de surveiller les distributions faites par les agents.

SIR JOHN A. MACDONALD : L'honorable député est dans le vrai. On a délivré aux sauvages des instruments aratoires et d'autres articles dont ils sont en droit de se plaindre. Le fait s'est produit l'an dernier, comme les années précédentes. Le gouvernement essaie, de par tous les moyens possibles, d'arrêter le mal, et d'empêcher que l'on distribue aux sauvages des articles de qualité inférieure.

J'admets me trouver, vis-à-vis des sauvages, dans une position plus favorable que celle de mon prédécesseur ou de celui qu'il a remplacé, parce qu'aujourd'hui le pays est mieux connu et on peut traiter plus sûrement les questions qui l'affectent. Je n'ai pas de doute que mes prédécesseurs étaient mus par le désir de remplir fidèlement les traités. Le gouvernement actuel s'efforce de suivre le même système et le pays se trouvant ouvert l'on peut se procurer dans des conditions plus avantageuses de bon marché des articles de qualité supérieure, qu'il est plus facile de fournir aux sauvages qui devenus plus accessibles.

M. MILLS : Sous ce rapport l'honorable premier ne se trouve pas dans une position meilleure que celle de ses prédécesseurs. Des fraudes considérables ont été pratiquées au préjudice des sauvages, mais l'ancien gouvernement a réussi à les arrêter. La grande difficulté ne réside pas dans le défaut de spécification des articles requis, mais dans le manque de probité et d'intégrité de la part de ceux qui sont chargés de remplir les instructions du gouvernement.

Je crois que le succès de l'honorable ministre, dans l'administration des affaires du département, dépend entièrement de l'établissement d'un système sévère pour l'inspection de toutes les agences, afin de s'assurer de la manière dont les instructeurs s'acquittent de leurs fonctions, de la qualité des fournitures, etc.

J'aimerais à savoir de quelle manière le gouvernement se propose de distribuer les \$50,000 ou \$60,000, accordés aux sauvages, en vertu des différents traités et de quelle façon cette somme sera employée.

SIR JOHN A. MACDONALD : Cette somme sera répartie entre les différentes bandes, comme l'exigent les traités.

M. MILLS : Dans certains endroits les sauvages ont reçu tout ce à quoi ils avaient droit. Conformément au traité 7, il a été distribué une quantité considérable de bétail.

SIR JOHN A. MACDONALD : Les bandes qui ont été déjà servies ne peuvent s'attendre à une seconde distribution. Le département a l'intention de remplacer le bétail de qualité inférieure qui a été donné aux sauvages. Je partage l'opinion de l'honorable monsieur, au sujet de

la nécessité d'établir un système sévère d'inspection. M. Dewdney devra s'occuper de la vérification de tous les rapports. En nous assurant ses services nous avons fait, comme tout le monde le sait et comme j'en ai la conviction, le choix d'un excellent employé. Il connaît le caractère du sauvage, il sait comment le prendre et a parcouru des étendues immenses de pays.

C'est un homme actif et je suis certain qu'il s'acquittera pleinement de son devoir en visitant les instructeurs des sauvages et en veillant à ce qu'ils se conduisent conformément à leurs instructions. Je partage l'avis de l'honorable député de Provencher, M. Royal, qui pense qu'il aurait été bon d'employer comme instructeurs certaines gens du pays. Cela est parfaitement exact. Il n'est pas nécessaire d'avoir un agronome pour apprendre au sauvage à labourer la terre et lui enseigner les différentes opérations de l'agriculture ; il faut au contraire un rude travailleur qui sache lui-même conduire une charrue.

Quant aux secours que nous avons été obligés de donner aux sauvages, l'an dernier, je dois dire que nous avons été pris à l'improviste. Le gouvernement a reçu brusquement la nouvelle que les moyens de subsistance manquaient ; il ne s'agissait pas de perdre de temps en vaines théories ; nous avons immédiatement envoyé les instructeurs.

A l'avenir nous adopterons l'avis de l'honorable député de Provencher et dès qu'une vacance se produira dans le département, elle sera remplie par une personne de l'endroit, connaissant le caractère du sauvage et sachant le guider mieux que des étrangers. Telle est la politique actuelle du gouvernement, et M. Dewdney veillera à son exécution.

Il est parfaitement vrai, comme le dit mon honorable ami, que nous ne réussirons jamais à faire du sauvage un agriculteur. Il est également vrai que pour civiliser un sauvage il faut le prendre au berceau. J'espère qu'il sera possible d'adopter un système par lequel les enfants pourront, autant que possible, être éloignés de leur famille, et placés sous l'influence des sauvages civilisés. Mais cela ne peut se faire en un jour.

Les adultes sont là, ils doivent être nourris, ils doivent avoir du grain pour pouvoir récolter la saison prochaine. J'es-

père que plus tard, quand nous serons moins pressés par les affaires, nous pourrions aviser aux moyens à adopter pour favoriser davantage la civilisation de nos sauvages du Nord-Ouest.

M. MILLS : L'honorable ministre a-t-il l'intention d'avoir un inspecteur pour tout le pays ?

SIR JOHN A. MACDONALD : J'ai un inspecteur pour visiter les réserves des sauvages, mais peut-être pas toutes dans une seule saison. M. Dewdney, lui-même, visitera une partie du pays et il inspectera l'autre la saison suivante. Il y a également un agent des sauvages qui a la surveillance des instructeurs et qui agit conjointement avec M. Dewdney.

M. SHULTZ : Un des instructeurs agricoles, monsieur Scott, est un cultivateur expérimenté, qui est fixé depuis vingt ans au Nord-Ouest. De plus c'est un homme entre deux âges, il est de la tempérance totale, et parle le dialecte sauvage aussi facilement que l'anglais. Je considère sa nomination comme étant une des meilleures qui aient été faites. Je pense avec l'honorable député de Provencher, que l'on devrait choisir autant que possible pour instructeurs des gens du pays.

Je suis heureux que le gouvernement se soit rendu à cet avis ; c'est une excellent garantie du maintien de la paix dans laquelle vivent les sauvages et du bon esprit qui règne parmi eux.

M. ELLIOTT : Je désire présenter une observation au sujet des remarques désobligeantes qu'a faites l'honorable député de Bothwell, en parlant de la nomination de M. Scott, comme instructeur agricole des sauvages.

Je connais parfaitement monsieur Scott, et je sais personnellement qu'il a été élevé sur une ferme, que c'est un homme parfaitement compétent et un agriculteur dans toute l'acception du mot.

La haute opinion que j'avais de M. Scott a été entièrement confirmée par celle du département qui le considère comme le meilleur instructeur du Nord-Ouest.

M. Sharon a eu aussi sa part dans les critiques malveillantes de l'honorable représentant de Bothwell et, quoiqu'en dise l'honorable député, c'est lui aussi un agriculteur. Il a été élevé sur une ferme et c'est, sous tous les rapports, un instructeur compétent ; comme le dit le rapport, il vit dans les meilleurs termes avec les

sauvages auxquels il enseigne l'agriculture, dans les environs de Battleford.

A mon avis le gouvernement a agi sagement et judicieusement en envoyant des instructeurs au Nord-Ouest pour apprendre aux sauvages comment ils devaient se procurer des aliments pour leur nourriture. A la suite de la disparition du buffle et de la marche rapide de la civilisation, il n'y a pas de doute que si les sauvages ne se livrent pas à l'agriculture, ils se trouveront, dans quelques années, privés de tous moyens d'existence. Les efforts que l'on fait pour les pousser à s'adonner à la culture sont donc louables au même titre que la nomination des instructeurs, lesquels, si je suis, bien renseigné, ont 640 arpents de terre entourés de clôtures et prêts à recevoir les semences.

Les résolutions sont lues la seconde fois et adoptées.

Les résolutions 173 à 177 sont lues la seconde fois et adoptées.

Les résolutions 265 à 269 (30 avril) sont lues la seconde fois et adoptées.

Lecture étant faite de la résolution 270. demandant une somme supplémentaire de \$60,000 pour le département des postes,

M. BLAKE : Il y a une estimation supplémentaire de \$60,000 et l'autre soir, après longue discussion, on en vint à conclure qu'elle devait se composer de trois items, dont l'un aurait été de \$12,000, ce qui laisse une balance de \$48,000.

L'honorable ministre des finances dit que cette augmentation de dépenses est due d'une part à ce que le gouvernement a été déçu dans son espérance de concéder contrats à des conditions plus avantageuses pour lui et, d'autre part, à ce que les compagnies de chemins de fer ont augmenté le tarif de leur transport par mille.

On nous a promis des informations au sujet de cette augmentation, de même qu'au sujet des déceptions qu'avait éprouvées le gouvernement en ne pouvant pas accorder ses contrats dans les conditions de bon marché qu'il espérait.

M. O'CONNOR : Je crois que l'on peut trouver ces renseignements dans le rapport annuel du département des postes.

M. BLAKE : Pourra-t-on les trouver dans le rapport de la prochaine session ?

M. O'CONNOR : Lorsque la question a été amenée sur le tapis pour la première fois, je me suis adressé au député ministre

et il devait m'envoyer à ce sujet un mémoire qui ne m'est pas encore parvenu. Comme je l'ai mentionné il y a deux jours, je crois qu'il y a une augmentation dans le transport, par mille, sur les chemins de fer, et dans d'autres branches du service.

La résolution est lue la seconde fois et adoptée.

Les résolutions 271 à 274 sont lues la seconde fois et adoptées.

BILL MODIFIANT LES ACTES CONCERNANT LES BIL- LETS DU CANADA.

(BILL No. 114.)

(Sir Samuel L. Tilley.)

SECONDE ET TROISIÈME LECTURES.

Le bill est lu la seconde fois, examiné en comité général, lu la troisième fois, sur division, et adopté.

SUBSIDES.

TRAVAUX PUBLICS ET ÉDIFICES PUBLICS— IMPUTABLE AU CAPITAL.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité.)

230 Murs de terrasse—Édifices publics, à Ottawa—Pour payer à Harrow et Sinclair, entrepreneurs, la balance due d'après le certificat final.... \$2,592 67

SAUVAGES.

252 Nouvelles annuités en vertu des traités 1, 2, 4, 5 et 6...	\$30,462 00
253 Achat de graines de semence et de bestiaux.....	13,050 00
254 Somme additionnelle pour provisions fournies aux sauvages assemblés pour recevoir leurs annuités et aide fournie en vertu des traités.....	68,000 00
255 Achat de 1,000 sacs de farine	6,500 00
256 Pour faire face à l'éventualité d'une famine, parmi les sauvages du Nord-Ouest, dans le cours du printemps prochain.....	9,952 00
257 Somme additionnelle pour l'établissement des fermes du gouvernement et des sauvages et pour arpentage.....	47,498 00

En réponse à SIR RICHARD J. CART WRIGHT,

SIR JOHN A. MACDONALD : Le crédit de l'an dernier n'était que de \$17,000. On a envoyé dix-neuf cultivateurs ; ce montant a été absorbé par l'achat du bétail, les chevaux, etc.

L'item est adopté.

258 Somme additionnelle pour appointements de professeurs d'agriculture et gages de manœuvriers agricoles dans le Nord-Ouest.....	\$10,000 00
259 Somme additionnelle pour dépenses contingentes.....	1,000 00
261 Pour payer à M. J. (G. Moylan la balance de ses frais de déplacement de Toronto à Ottawa.....	300 00

GOUVERNEMENT CIVIL.

276 Pour faire face aux dépenses contingentes du haut commissaire du Canada à Londres.....	4,000 00
--	----------

M. BLAKE : J'aurais une proposition à faire relativement aux estimations supplémentaires. Nous avons différents entêtes, comme par exemple : "Ports et rivières, Québec," "Nouvelle-Ecosse," etc., je suggérerais que le titre "Galt," figure dans nos estimations avec différents sous-titre.

En réponse à sir RICHARD J. CARTWRIGHT,

SIR SAMUEL L. TILLEY : Cet item est consacré à payer le loyer de la maison de notre représentant et différentes dépenses contingentes. S'il a à faire quelques dépenses de voyage elles seront couvertes par ce crédit.

M. BLAKE : Ainsi la charge de représentant du Canada à Londres nous coûtera \$14,000 ?

SIR SAMUEL L. TILLEY : Oui.

277 Département de l'intérieur—division des sauvages. Appointements de deux commis de seconde classe cadette.....	\$1,400
278 Département de l'agriculture—salaire de deux gardiens des modèles ci-devant payés sur le fonds des dépenses contingentes.....	900
279 Bureau du service civil—appointements.....	600

M. MACKENZIE : Pourquoi cette somme de \$600 ?

SIR SAMUEL L. TILLEY : Monsieur Griffin est le président et monsieur Powell le secrétaire du bureau. Depuis 1867 ces dépenses étaient couvertes par le fonds des contingents ; nous avons pensé qu'il était préférable de demander un crédit au parlement.

M. CASEY : Ce bureau n'a véritablement aucune espèce d'utilité, si ce n'est dans les cas où un département insiste pour l'examen d'un candidat. Je ne vois pas pourquoi il ne serait pas aboli.

M. BLAKE.

M. BLAKE : Cet item semble destiné plutôt à récompenser ces messieurs, qui n'ont rien ou presque rien à faire, de services qu'ils rendent d'une autre façon. La Chambre est appelé, maintenant, à voter régulièrement un crédit à cette fin.

L'item est adopté.

POLICE.

280 Crédit additionnel pour service spécial.....	\$633.75
--	----------

LÉGISLATION.

281 Chambre des Communes—contingents—crédit additionnel pour papeterie et frais de poste.....	\$2,200
282 Bibliothèque—augmentation des appointements de cinq commis et du salaire du messenger en chef—voir le rapport du comité de la bibliothèque.....	500
283 Achat de livres (ce crédit devra être considéré comme une avance sur la subvention ordinaire afférente à 1881-82) voir le rapport du comité de la bibliothèque.....	3,500

M. MOUSSEAU : Ce crédit me semble surprenant. On nous demande de voter \$3,500 pour l'exercice de 1881-82. Nous voudrions savoir exactement à quel bibliothécaire, administrateur ou gérant, est confiée la garde de nos livres et l'emploi de nos fonds. Un rapport, publié dans les délibérations du Sénat, mettra au jour des faits intéressants relatifs à cette question.

Il me semble que le bibliothécaire ne sait pas tenir ses comptes, car depuis la Confédération, il ne nous a pas fourni de chiffres.

Si mes informations sont exactes, son rapport annuel ne tient compte que de \$6,000 à \$7,000, quoiqu'une année il ait eu à disposer d'une somme de \$10,000. Elle était destinée, apparemment, à l'achat de livres.

Il est une chose que nous savons, c'est que, quoique apurés, ses comptes ne sont jamais bien tenus, tous les chiffres sont dissimulés et, en sa qualité de célèbre écrivain constitutionnel et d'illustre bibliothécaire, les auditeurs le croient apte à administrer une somme de \$7,000 par année, sans qu'il soit utile de vérifier ses comptes. Toujours ils acceptent ses dates etc., comme exactes.

Il est de notre devoir, à nous qui votons le crédit, de demander au gouvernement s'il a l'intention de garder monsieur

Todd comme bibliothécaire, ou du moins comme administrateur des sommes qu'il reçoit. Il a été forcé d'admettre que, durant l'espace de six ou sept ans, de deux choses l'une, ou il avait dissimulé les chiffres, ou bien il était incapable de remplir le poste qui lui est confié.

J'ai appris de différentes sources qu'il était aussi inhabile comme bibliothécaire que comme administrateur, ce qui est prouvé par le fait qu'étant incapable, lui-même, de faire un bon choix de livres, il se reposait entièrement sur son libraire, en Angleterre.

La plupart des livres dont il a fait l'acquisition n'ont que fort peu de valeur, et un lettré anglais, qui n'est pas éloigné d'ici, me disait que le gouvernement pourrait vendre avantageusement, au poids du papier, au moins dix milles de ces livres anglais.

Un certain nombre de membres considèrent monsieur Todd comme un personnage remarquable et je ne doute pas que quelques jeunes députés lui discernent le titre de grand homme. Il écrit des livres magnifiques ; nous en avons un spécimen par un volume qui a été publié, dans le cours de la session.

Cet ouvrage dénote des opinions de partisan véritablement outrées ; il a été imprimé à Boston, mais c'est nous qui en payons les frais.

Je vois, dans les estimations supplémentaires, un autre crédit de \$1,000 pour 400 exemplaires d'un déplorable ouvrage de monsieur Todd. Lorsque cet item sera appelé, je parlerai du livre lui-même. Je ne sais pas comment il est possible à monsieur Todd de s'acquitter de ses fonctions, comme bibliothécaire du parlement, et de trouver encore le temps d'écrire un livre en faveur de monsieur Letellier.

L'item est adopté.

ARTS, AGRICULTURE ET STATISTIQUES.

284 Pour aide à donner à la prochaine exposition de Québec (qui doit avoir lieu à Montréal) un caractère fédéral ; cette somme ou partie de cette somme devant être appliquée et répartie à la discrétion du ministre de l'agriculture \$5,000

M. ANGLIN : Le gouvernement a-t-il l'intention de voter chaque année un crédit, à l'effet de donner à chaque exposition provinciale un caractère fédéral ?

Nous désirerions vivement, au Nouveau-Brunswick, malgré les circonstances difficiles dans lesquelles nous sommes placés, tenir une exposition provinciale. La ville de Saint-Jean a généreusement contribué, cette année, à la construction d'un édifice destiné aux expositions. Le gouvernement provincial accorde aussi un octroi élevé et la ville de Saint-Jean désirerait beaucoup que ces efforts fussent secondés par le gouvernement du Canada et que son exposition eut un caractère fédéral.

M. BLAKE : La demande de l'honorable député est parfaitement raisonnable. L'an dernier la Chambre a consenti à donner un cachet fédéral à l'exposition provinciale d'Ontario et cette année elle veut donner le même caractère à l'exposition de Québec. Il me semble donc que les expositions des autres provinces devraient recevoir semblable assistance.

M. POPE (Compton) : Nous avons pensé que des sommes considérables ayant déjà été dépensées pour lutter avec les autres pays, aux expositions de Paris et de Philadelphie, il serait bien de se dispenser de figurer pour un certain temps, dans ces grandes expositions, et d'aider aux expositions provinciales, afin de permettre aux cultivateurs et aux artisans de se réunir pour comparer les produits des différentes provinces.

C'est pour cela que, l'an dernier, nous avons accordé une subvention à Ontario et que nous en donnons une, cette année, à Québec. Nous avons consacré aussi, l'an dernier, une somme considérable à Manitoba, afin de lui permettre de faire figurer ses produits ici.

M. MACKENZIE : Quel emploi a-t-on fait l'an dernier des \$5,000 ?

M. POPE : \$2,500 environ ont été dépensées en coopération avec les bureaux d'agriculture d'Ontario et de Québec. Leurs membres se sont assemblés ici pour se consulter et j'ai cru devoir me rendre à leur requête. Une somme de \$2,500 a été dépensée pour médailles d'or, d'argent et de bronze qui ont été données en prix ; \$1,000 formant la balance ont été consacrées à aider Manitoba à transporter ses produits ici.

M. MACKENZIE : J'ai appris que cette somme avait été employée d'une façon singulière. Il paraîtrait que l'honorable ministre a accordé des médailles d'or à des concurrents qui n'avaient obtenu ni

un premier, ni même un second prix, et que d'autres personnes, après avoir reçu des médailles de l'association en ont obtenu d'autres du ministre de l'agriculture. J'aimerais à savoir si ces faits sont exacts ou non.

M. POPE : Je suppose que l'honorable député croit cela ; il ajoute foi à toutes les histoires qui ont trait aux honorables députés siégeant à la droite de la Chambre. Je puis assurer que pas une seule médaille n'a été accordée par le gouvernement.

L'organisation a été conduite principalement par le bureau d'agriculture de la province d'Ontario ; Je n'ai pas du tout à m'occuper de ses actes. J'ai donné deux prix que j'ai payés personnellement. A part des \$1,000 données à Manitoba, les \$5,000 ont été distribuées par le bureau lui-même.

M. JONES : Nous devons faire appel à la prudence avant d'inaugurer un système en vertu duquel nous accordons des sommes considérables aux expositions provinciales. Il me semble que le gouvernement a mal compris la question. Je crois que Québec et Ontario pourraient se suffire à elles-mêmes et que quelques milliers de dollars seraient employés plus à propos en aidant les provinces plus petites, à amener leurs produits dans un centre.

M. RYMAL : L'expérience tentée dans le but de donner aux expositions un caractère fédéral, a failli entraîner à la ruine l'association de la province d'Ontario, quoique nous ayons voté une somme de \$5,000. Nos amis des provinces d'en bas doivent donc comprendre le sort qui les attend. Il n'est pas possible d'espérer que grand nombre d'exposants des provinces éloignées se portent sur un point particulier.

M. RYKERT : On a perdu des sommes considérables, en essayant de donner aux expositions un caractère fédéral. On a englouti ainsi \$7,000 pour l'exposition d'Ottawa. Cette perte, toutefois, n'a pas été occasionnée par le crédit voté par la Chambre. Il m'est impossible de comprendre pourquoi le gouverneur aurait l'administration des fonds. Tout le monde a approuvé la chose, mais personne ne s'attendait à ce que \$1,000 fussent distraites des \$5,000. Ils votée me semble qu'il serait mieux de placer l'argent entre les mains du bureau du Bas-Canada, qui doit savoir quel est le

meilleur emploi qu'on doit en faire.

L'item est adopté.

IMMIGRATION ET QUARANTAINE.

285 Immigration — Réglemens de comptes pour commissions d'immigration en souffrance depuis 1876..... \$8,000 00

M. POPE (Compton) : Ce vote est destiné à régler les commissions d'agents de vapeur, pour services rendus en 1877 et 1878. D'après les titres qui ont été produits, je ne pense pas que grand nombre de ces réclamations puissent être établies ; dans tous les cas l'argent ne sera payé que sur vérification des titres.

286 Quarantaine.—Subvention pour l'entretien du lazaret de Tracadie..... \$3,000 00

En réponse à M. ANGLIN,

M. POPE (Compton) : On peut se demander si la léproserie de Tracadie doit bien figurer sous la rubrique de "Quarantaine," et s'ils infortunés qui l'habitent y seront toujours retenus en quarantaine. Il m'est impossible de dire, pour le moment, quelle sera la politique que le gouvernement se propose d'adopter à l'avenir, mais nous croyons nous trouver en face d'un cas exceptionnel et nous pensons que le Canada doit contribuer à l'entretien de ces malheureux. Avant qu'une année se soit écoulée, nous serons en mesure de dire ce que nous nous proposons de faire. Nous n'avons pas encore décidé comment la somme serait employée ; la question sera sérieusement étudiée, avant qu'une seule piastre soit dépensée. Toutefois le crédit sera employé par l'administration fédérale et non par le gouvernement local.

M. ANGLIN : Le gouvernement provincial, sans doute à cause de sa pénurie, ne peut pas prendre un soin convenable de ces infortunés. Il ne faudrait pas, cependant, beaucoup plus que ce crédit pour leur accorder tout le soulagement possible.

Je pense que les dames de l'Hôtel-Dieu qui sont parties de Montréal pour aller prendre soin de cet hospice, emploieront avec prudence et économie l'argent que le gouvernement voudra bien placer à leur disposition. Elles auront des comptes à rendre au gouvernement, qui ne pourront être que satisfaisants. Elles ne se proposent qu'un seul but, pour

lequel elles n'épargnent ni les fatigues ni les veilles : donner à ces malheureux le bien-être et le contentement.

M. MACKENZIE : En 1878, alors que je me trouvais à la tête du gouvernement, et qu'une première subvention fut accordée à cette institution, en vertu d'un ordre du conseil, j'ai pris des informations détaillées sur le mode d'administration de l'asile et j'en ai conclu que cet argent serait certainement beaucoup mieux employé par ces dames que par toutes autres personnes. Nous avons donc ordonné qu'il fût dépensé par elles. Ces dames entreprennent une œuvre des plus méritoires et elles ont droit, non-seulement à notre aide, mais encore à notre sincère admiration.

L'item est adopté.

PENSIONS.

287 Gratification de retraite de cinq juges de cour de comté, dans la Colombie britannique..... \$8,866 66

CHEMINS DE FER ET CANAUX—IMPUTABLE SUR LE CAPITAL.

Chemin de fer Intercolonial. — Prolongement d'Halifax :

288 Terrains destinés aux stations.. \$1,092 00
289 Honoraires d'arbitres dans l'affaire du terrain *Milner*..... 650 00

En réponse à M. MACKENZIE, M. LANGEVIN : L'architecte-en-chef a recommandé le paiement de cette somme.

M. MACKENZIE : Il avait fait auparavant un rapport par lequel il s'opposait au paiement.

M. LANGEVIN : La réclamation était de \$2,555, mais l'architecte en chef l'a réduite à \$650.

SIR CHARLES TUPPER : Les arbitres ont été nommés par l'ancien gouvernement, à la suite d'un ordre émanant d'une cour. De fait M. Milner réclamait la propriété entière de l'emplacement sur lequel la ville de Dorchester est construite. Ils poursuivait tout le monde.

En arrivant au pouvoir, j'ai acquis la conviction qu'on avait payé en honoraires une somme presque égale à la valeur du terrain. Il réclamait \$15,000 ou \$20,000 et comme les juges étaient d'opinion qu'il était en droit de présenter quelques réclamations, j'ai cru que le moyen le plus court et le plus expéditif était de faire un règlement. Nous avons décidé d'aban-

donner le règlement de la question à des arbitres, et M. Milner en fut tellement désappointé, qu'il refusa de l'accepter.

L'item est adopté.

290 A payer à James Wilson pour sablonnière au pont de Miramichi \$ 1,500 00

TRAVAUX ET ÉDIFICES—IMPUTABLE SUR LE REVENU.

ÉDIFICES.

Ontario.

291 Bâtiments militaires de Kingston—Réparation, etc \$ 4,000 00

292 Bureau de poste et douane de Windsor. 6,000 00

Québec.

293 Citadelle — Réparation des toits..... 4,000 00

Nouvelle-Ecosse.

294 Douane d'Halifax—Réparation du toit. 2,000 00

295 A payer à M. H. G. Hill pour balance due pour services professionnels comme architecte-contrôleur, N.-E. 691 07

Nouveau-Brunswick.

296 Pénitencier de Dorchester—A payer à M. Alexander Mackenzie pour prix extra de la pierre 22,480 00

Manitoba.

297 Pénitencier—Bâtiments de dépendance, maisons des gardes, etc 1,500 00

298 Appareils de chauffage..... 3,000 00

299 Maison de réception des immigrants à Winnipeg—Crédit additionnel nécessaire..... 4,000 00

300 Edifices du parlement—somme nécessaire.. 12,000 00

301. Résidence du lieutenant-gouverneur—somme nécessaire. 10,000 00

En réponse à SIR RICHARD J. CARTWRIGHT,

M. LANGEVIN : Lorsque les autres provinces sont entrées dans la Confédération, elles avaient des édifices pour leur parlement et des résidences pour les lieutenants-gouverneurs, autant de choses qui ne possédait pas Manitoba qui était une province nouvelle. Lorsque Manitoba est entré dans l'Union on a promis de lui construire ces édifices, à un moment donné.

L'architecte en-chef a préparé des plans et devis pour les constructions ; il me dit que le coût probable sera de \$300,000. Bien entendu il ne pouvait être

question d'une somme de cette importance, je lui ai dit que nous ne pouvions accorder plus de \$80,000. Il a donc préparé des plans pour les édifices qui reviendront environ à cette dernière somme. Nous ne dépenserons pas, cette année, au-delà de \$12,000.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : J'ignorais que l'acte d'Union renferme des engagements de ce genre, à l'égard de Manitoba. D'autres provinces de la Confédération demandent des édifices pour leur parlement. Supposons, par exemple, que le Nouveau-Brunswick présente une réclamation semblable à celle du Manitoba ?

M. LANGEVIN : A l'exception du Manitoba, toutes les provinces ont des édifices pour leur Assemblée législative; il n'est que raisonnable qu'il soit traité avec justice.

M. ANGLIN : La Nouvelle-Ecosse, Québec, Ontario et la Colombie britannique ont construit ces édifices à leurs propres frais. Il est vrai qu'en vertu des conditions de l'Union, tout immeuble appartenant aux provinces devient, pour un laps de temps, la propriété du gouvernement fédéral qui en effectue plus tard le transfert par acte du parlement. Mais à cause de cela nous n'entendons pas prétendre que le Canada fait présent aux provinces des édifices qu'elles possédaient alors.

M. SMITH (Selkirk) : Manitoba se trouve placé dans une position différente de celle des autres provinces. Manitoba n'a pas de terre et il n'est que juste que le gouvernement du Canada vienne à son secours. L'honorable ministre est-il en mesure de nous apprendre à quelle époque ces édifices seront terminés ?

M. LANGEVIN : Le tout dépend des crédits que voudra bien voter ce parlement.

L'item est adopté.

Territoires du Nord-Ouest.

302 Asile ou hôpital fédéral des aliénés..... \$10,000 00

PORTS ET RIVIÈRES.

Ontario.

303 Port de Toronto—Pour continuer les améliorations..... 12,500 00

En réponse à **SIR RICHARD J. CARTWRIGHT :**

M. LANGEVIN : Près de \$50,000 ont

M. LANGEVIN.

été dépensées jusqu'ici pour les améliorations de ce port. On doit requérir les services de deux ou trois ingénieurs d'expérience, qui auront pour mission de faire une étude sérieuse des travaux et de veiller à ce que toutes les améliorations présentent des conditions de durée.

M. BLAKE : L'honorable ministre est dans le vrai en décidant de faire une étude complète de tout le port et il fera bien de s'assurer des changements qui se sont produits dans l'intérieur du port. Les personnes qui connaissent le port depuis une quinzaine d'années ont dû constater qu'il s'était produit un grand changement à l'extrémité occidentale du banc ou barrage. Il me semble qu'il a pris de plus grandes proportions et forme une nouvelle île ou projection à l'ouest; j'espère que les ingénieurs sauront se rendre compte, au moyen de leurs études, de la nature de cette formation. L'étude, à moins d'être complète, ne sera d'aucune espèce d'utilité.

M. OUMET : Le gouvernement retire-t-il quelque bénéfice des améliorations entreprises dans le port de Toronto ?

M. LANGEVIN : Non, mais ces améliorations encouragent beaucoup le trafic. Le port de Toronto est considéré, non-seulement comme un port de commerce, mais comme un havre de refuge et c'est pour cela que le gouvernement demande un crédit annuel pour son amélioration.

M. OUMET : Il y a un grand nombre de ports de ce genre dans Ontario et je voudrais savoir s'il ne serait pas possible de convertir nos parts de la province de Québec en havres de refuge. En entreprenant ces améliorations, le gouvernement nous épargnerait une dépense considérable.

M. McCALLUM : Si nous n'avions pas de ports de refuge dans Ontario, les cargaisons ne pourraient jamais se rendre jusqu'à Montréal; c'est une dépense de la plus haute nécessité.

M. OUMET : Sans doute, si Ontario n'existait pas, Québec serait bientôt réduit à la famine.

L'item est adopté.

304 Port Albert, lac Huron—Réparations et dragage..... \$1,500 00
 305 Big Bay, lac Huron..... 500 00
 306 Port de Collingwood—Crédit additionnel nécessaire..... 2,000 00
 307 Pont aux Rapides des Joachims, rivières des Outaouais—

Ontario et Québec payant chacun, \$4,000.....	8,000 00
<i>Québec.</i>	
308 Etang du Nord—Iles de la Madeleine.....	5,000 00
309 Escoumains—Enlèvement de cailloux.....	1,000 00
310 Ile aux Grues—Réparations aux quais.....	500 00
311 Rivière Ouelle—Réparations aux quais.....	1,500 00
312 Sainte Famille—Ile d'Orléans, brise-lames.....	2,500 00
313 Rivière-du-Loup, en haut— Creusage de l'entrée.....	1,000 00
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>	
314 Main-à-Dieu—Brise-lames....	4,000 00
315 Ile à la Perdrix—Rivière.....	2,000 00
316 Merigomish—Quai.....	1,000 00
317 Metaghan—Brise-lames.....	2,250 00
318 Baie des Vaches—Pour payer à messieurs Archibald et Cie., pour travaux exécutés en 1876.....	5,974 30
319 Port Hood—Réparation au brise-lames.....	3,000 00
320 Arisaig—Réparation au quai..	200 00
<i>Nouveau-Brunswick.</i>	
321 Sackville Harbor—Ouvrages de protection.....	750 00
322 Shippegan—Réparations à la digue de la passe de l'Est....	2,000 00

M. ANGLIN : Je dois exprimer le regret que l'honorable ministre des travaux publics n'ait pas jugé à propos d'accorder un crédit égal au montant du crédit qui n'a pas été employé pour terminer ce travail.

Je regrette également qu'il n'ait pas cru convenable de réparer le brise-lames. Il court le danger d'être emporté par une autre tempête.

M. LANGEVIN : Je pense que ce crédit suffira pour achever les réparations et protéger la jetée. Dans tous les cas, ce n'est là qu'un commencement.

L'item est adopté.

323 Rivière Saint-Jean—Améliora- tions en amont et en aval des Grandes Chutes.....	\$2,000 00
324 Richibouctou—Quai.....	1,200 00
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>	
325 Baie Saint-Pierre—Réparations au brise-lames.....	2,500 00
326 Wood Island—Brise-lames....	2,000 00
327 Miminegash do.....	1,000 00
328 Tignsh do.....	3,000 00

M. SMITH (Selkirk) : Le gouvernement a-t-il l'intention d'enlever, cette saison, le barrage qui se trouve à l'embouchure de la Rivière Rouge. Cette

amélioration faciliterait considérablement la navigation.

M. LANGEVIN : Le gouvernement n'a pas jugé à propos de demander un crédit spécial dans ce but. Toutefois s'il était absolument nécessaire d'enlever ce barrage, il y consacrerait une somme prise sur le vote général.

M. SMITH (Selkirk) : Le gouvernement a-t-il l'intention d'améliorer, cette saison, la navigation sur la rivière Sas katchewan en enlevant les roches et autres obstructions qui se trouvent à la chute Cole. Le capt. Moore a offert de se charger de ce travail essentiel, pour une somme de \$4,000.

M. LANGEVIN : Le gouvernement ne peut demander à la Chambre, cette année, de voter un crédit dans ce but. Cette localité sera examinée, cette saison, afin de savoir quels sont les travaux qu'il est nécessaire d'entreprendre.

SERVICE MARITIME ET FLUVIAL.

329 Vapeurs fédéraux—Achat et en- tretien d'un navire à vapeur devant remplacer le <i>Lady</i> <i>Head</i>	\$55,000 00
---	-------------

M. ANGLIN : Ce crédit est considérable. Le gouvernement devrait se défaire de tous ses navires dont le service n'est pas absolument nécessaire, car les frais d'entretien sont trop élevés. Leur service principal, ou du moins leur seul service, est de visiter les phares.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : L'honorable ministre de la marine devrait donner des explications au sujet de cet item et indiquer les raisons pour lesquelles il est demandé.

M. POPE (Queen, I. P.-E.) : Le gouvernement emploie ces vapeurs, non-seulement pour visiter les phares, mais encore pour la surveillance des côtes. Les Américains ont des navires pour veiller à la protection des intérêts de leurs pêcheurs, le gouvernement du Canada doit également protéger les siens ; il doit être prêt à toute éventualité qui pourrait se produire plus tard. La valeur de grand nombre de vapeurs pourrait être perdue sans les services rendus par ces navires.

M. ANGERS : Je ne pense pas qu'un crédit de \$55,000 soit trop élevé ; il est peut-être insuffisant pour l'achat d'un navire de premier ordre, avec un faible tirant d'eau, ce qui lui permettrait de se

porter au secours des navires en détresse dans le golfe, et de poser aussi un cable sous-marin des Iles de la Madeleine et d'Anticosti jusqu'à la terre ferme.

J'ai été surpris d'entendre l'honorable député de Gloucester se plaindre de l'élevation de ce crédit, lorsqu'il sait parfaitement qu'il doit être employé pour la protection des pêcheries. Nos pêcheries représentent un capital de quatre millions et demi de piastres, produisant un intérêt de \$225,000 par année. Ce n'est donc pas trop détourner de cette somme que d'affecter un crédit de \$55,000 pour la protection des pêcheries et, peut-être, pour la pose du câble.

L'item est adopté.

PÊCHERIES.

330 Frais judiciaires se rattachant aux causes portées devant la cour suprême pour infraction aux lois des pêcheries..... \$ 600

SAUVAGES.

331 Crédit nécessaire pour opérer le transfert du cimetière des sauvages à Chicoutimi..... 250

DIVERS.

332 Somme probable nécessaire pour donner aux membres de la police à cheval du Nord-Ouest une indemnité pour blessures reçues dans l'exécution de leur devoir.. 2,000

M. BLAKE: De quelle manière se propose-t-on d'indemniser les membres de la police à cheval du Nord-Ouest, pour blessures reçues dans l'exécution de leurs devoirs?

SIR JOHN A. MACDONALD: Nous n'avons pas encore adopté de règle à ce sujet, mais je désire en établir une. Je me propose, durant la vacance, d'étudier un projet qui pourrait s'appliquer à la police à cheval, en même temps qu'à la milice. On nous présente les réclamations les plus diverses. Par exemple, un jeune homme de la police à cheval, garçon de fort bonne famille, nous réclame une indemnité de \$10,000 pour s'être gelée les pieds.

M. BLAKE: Je comprends parfaitement la nécessité d'établir une règle bien définie à ce sujet, mais elle doit être étudiée avec soin et les indemnités doivent être fixées à un chiffre aussi bas que possible.

La règle devra être précise pour ce qui concerne les blessures ayant pour cause la négligence, les excès, etc. J'ai entendu

M. ANGERS.

parler d'accidents causés par le froid, qui étaient imputables, plutôt à la négligence de la victime, qu'à toute autre chose.

Si nous établissons un système en vertu duquel nous accordons des indemnités pour blessures aux membres du corps de la police à cheval, je ne vois pas pourquoi nous ne l'étendrons pas aussi aux différentes branches du service civil.

SIR JOHN A. MACDONALD: C'est là où réside la difficulté.

L'item est adopté.

PERCEPTION DES REVENUS.

ACCISE.

333 Crédit additionnel pour la répression de la fabrication illicite d'articles soumis à l'accise..... \$4,500

M. BLAKE: L'honorable monsieur a-t-il constaté que la distillation clandestine prenait de plus grandes proportions?

M. BABY; La distillation illicite existe depuis nombre d'années et à mesure que la population augmente, il est nécessaire de la réprimer avec plus de sévérité. Je ne puis pas dire exactement que la distillation illicite soit plus considérable; je constate seulement que les alambics saisis ont une capacité plus forte.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT: Je crains qu'il en soit ainsi. Je redoute que les rapports de l'honorable ministre n'accusent pour cette année une baisse considérable, principalement pour les spiritueux.

Je ne connais nullement quelle peut être son estimation, mais je pense que, pour cette année, elle ne dépasse pas 4,200,000 gallons.

L'item est adopté.

Chemins de fer et canaux.

334 Chemin de fer Intercolonial—Embranchement de Windsor—Entretien..... \$20,000 00

335 Montant du jugement et des frais dans l'affaire King vs. Brydges..... 612 00

336 Canal Welland—Réparations à port Maitland..... 25,000 00

Terres fédérales.

337 Manitoba—Paie de guides, etc. 6,621 60

En réponse à SIR RICHARD J. CARTWRIGHT:

SIR JOHN A. MACDONALD: On a constaté que les émigrants arrivant soit à Emerson, soit à Winnipeg, étaient très-

embarrassés de savoir dans quelle partie ils devaient se diriger. On peut leur indiquer quelques points où ils trouveront des sections ouvertes, mais ils ne savent comment s'y rendre.

Nous avons adopté le système américain, c'est-à-dire que nous avons à Winnipeg un guide en chef qui a instruction d'employer un certain nombre d'hommes pour conduire les émigrants au lieu de leur destination.

Nous avons nommé M. Peter Reid, qui connaît parfaitement le pays. Il stationnera à Winnipeg, et à mesure que les émigrants arriveront de Pembina, il les organisera en détachements et les fera conduire dans les différentes directions, selon l'endroit qu'ils auront choisi pour se fixer.

Voici pourquoi nous avons engagé des guides.

L'item est adopté.

GOUVERNEMENT CIVIL.

338 Pour pourvoir au salaire du commissaire spécial canadien, à Londres, depuis le 1er mars au 30 juin 1880.....	\$3,333 33
339 Contingents du commissaire spécial canadien, à Londres, du 1er mars au 30 juin 1880.....	3,000 00
340 Bureau du conseil privé—Montant additionnel requis pour les contingents.....	500 00
341 Département de l'intérieur, section des sauvages—Pour pourvoir au salaire de deux commis de deuxième classe, pour 4 et 3 mois, respectivement, à \$700 par année.....	403 33

POLICE.

342 Montant additionnel requis pour service spécial.....	747 25
--	--------

PÉNITENCIERS.

343 Pénitencier de Manitoba—Montant additionnel requis pour compléter ce service.....	3,101 00
---	----------

LÉGISLATION.

344 Chambre des Communes—Montant additionnel requis pour témoins, sténographes et port des lettres.....	2,455 00
345 Pour rembourser le montant dépensé à même le crédit de l'année courante, pour terminer la publication des débats de la dernière session.....	4,425 00
346 Bibliothèque parlementaire—Montant requis pour payer les dépenses encourues pour faire de nouveaux catalogues (<i>vide</i> rapport du comité de la bibliothèque).....	

CHEMINS DE FER ET CANAUX-IMPOTABLE AU CAPITAL.

347 Chemin de fer Intercolonial, Embranchement de la Rivière du Loup.....	94,400 00
348—Chemin de fer de l'île du Prince-Édouard—Montant additionnel requis pour le prolongement Souris.....	18,000 00
349 Canal Lachine—Pour payer D. McLanaghan, montant qui lui est dû pour pensions et logement d'ouvriers de la section 9.....	697 00

SIR CHARLES TUPPER: Ce dernier item a besoin d'explication. Les sous-entrepreneurs du canal Lachine se sont enfuis en empochant des sommes considérables. Le gouvernement s'est chargé lui-même des travaux et s'est aperçu qu'un montant de \$20,000 était dû aux ouvriers; un ordre en conseil a été passé autorisant le paiement de cet argent. Les ouvriers à qui l'on devait cet argent ont donné, pour leur pension des billets qui ont été acceptés par monsieur D. McLanaghan pour le montant mentionné dans le dernier item. On a fait cette réclamation qui méritait d'être prise en considération. L'argent était dû aux ouvriers pour ouvrage fait, et il semblait nécessaire que l'item figurât dans les estimations supplémentaires.

L'item est adopté.

350 Canal Culbute—Dommages au terrain.....	\$7,000 00
--	------------

TRAVAUX ET ÉDIFICES PUBLICS-IMPOTABLE AU REVENU.

Havres et rivières.

352 Petitdegrat, N. E., Ile Madame—Ouverture d'un passage à la tête du détroit Petitdegrat dans la baie Rocky.....	2,000 00
--	----------

Divers.

353 Montant requis pour le soulagement des pêcheurs de la côte orientale du Labrador.....	437 24
---	--------

En réponse à M. SMITH (Selkirk),

M. LANGEVIN dit que ce montant était destiné à payer les secours donnés à ces pêcheurs dans l'automne de 1878. Le gouvernement local avait secouru ces pêcheurs pendant les deux années précédentes; mais M. Joly, premier ministre en 1878, a déclaré que son gouvernement ne pouvait rien donner à cette époque. Comme les secours envoyés étaient insuf-

fiants, lui, (M. Langevin), en l'absence de ses collègues, a donné ordre que d'autres secours fussent envoyés afin d'empêcher ces malheureux de mourir de faim.

M. SMITH (Selkirk) dit qu'il ne doute pas de l'urgente nécessité qu'il y avait d'envoyer ces secours. Les habitants de cette côte sont souvent menacés de la famine, et on épargnerait beaucoup d'argent au gouvernement fédéral et à celui de Québec, si on les faisait émigrer de cette côte inhospitalière au Nord-Ouest, où ils seraient toujours sûrs de trouver de quoi vivre.

L'item est adopté.

354 Pour payer l'intérêt sur l'achat de l'île Bunker, N.E. \$ 106 52

PECHERIES.

355 Montant requis pour payer les dépenses légales dans l'affaire de McFee vs. Mowat. 315 52

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

356 Somme additionnelle requise pour compléter ce service. 25,000 00

DIVERS.

357 Pour rembourser au gouvernement de l'île du Prince-Edouard les dépenses faites pour l'entretien de prisonniers dont les sentences dataient de deux ans et plus 16,589 25

358 Pour payer 400 copies du *Parliamentary Government in the British Colonies*, de Todd (voir le rapport du comité de la bibliothèque) 1,600 00

M. DESJARDINS : J'aimerais à savoir si, lorsque le gouvernement a retenu ces 400 copies de l'ouvrage de M. Todd, il connaissait bien la nature et les tendances de cet ouvrage, et s'il savait quel but se proposait monsieur Todd en publiant un livre qui non-seulement insulte un grand nombre des membres de cette Chambre, mais encore qui contient de graves insinuations contre la religion que professe la moitié de la population de ce pays.

M. BABY : En réponse à mon honorable ami, je puis dire que le gouvernement n'a pas souscrit au nombre de copies mentionné dans cet item, mais que ces copies ont été achetées sur un rapport du comité conjoint de la bibliothèque. Je suis obligé de dire, néanmoins, que lorsque cet item a été mis dans les estimations, le gouvernement ignorait quelle était la nature de l'ouvrage et que, pour faire cette souscription, l'on n'a considéré que

M. LANGEVIN.

la grande réputation de monsieur Todd, et l'on supposait que cet ouvrage n'était que la continuation du célèbre travail historique qu'il a publié, travail renommé au Canada et en Europe. Je crois qu'un grand nombre partagent l'opinion exprimée par mon honorable ami sur la nature de l'ouvrage qui nous occupe en ce moment.

M. ROYAL : Il n'est peut-être pas opportun, à cette heure avancée, de jouer le rôle d'un iconoclaste et de briser une belle réputation ; cependant, c'est ce que je suis forcé de faire dans le cas de monsieur Todd. Ce monsieur a joui de la confiance de ce parlement pendant plus de trente ans. Il a écrit, il n'y a aucun doute, un ouvrage précieux sur la pratique constitutionnelle ; mais, cette fois, il a tiré sur son crédit en publiant l'ouvrage dont nous parlons. C'est la réputation de monsieur Todd qui a porté le comité de la bibliothèque à conseiller de souscrire à 400 exemplaires d'un ouvrage qui, certainement, ne recommande pas l'homme qui l'a écrit, et le parlement ne fait pas un acte bien méritoire en votant \$1,600 pour un tel ouvrage.

D'abord, cet ouvrage soutient un principe que ce parlement a condamné et, en second lieu, monsieur Todd a fait, de la façon la plus malveillante sur la foi d'une grande partie des habitants de la Confédération canadienne, des réflexions que l'on ne devrait certainement pas trouver dans un livre auquel ce parlement a souscrit.

M. BLAKE : Je pense que les honorables messieurs ont critiqué cet ouvrage avec trop de sévérité. Je conçois volontiers qu'ils ne partagent pas toutes les opinions exprimées dans cet ouvrage ; moi-même je ne les partage pas toutes. Il y a, dans cet ouvrage, plusieurs opinions que je ne partage certainement pas.

Mais ces honorables messieurs ne doivent pas s'attendre à ce qu'un auteur, à l'ouvrage duquel ils daigneraient souscrire, fasse autrement que d'exprimer sincèrement ses opinions sur les questions qu'il traite. Bien que M. Todd n'ait pas espéré rencontrer les idées des honorables députés de l'autre côté, je ne vois aucun motif qui nous porte à critiquer le mérite général de son ouvrage, et je regarde cet ouvrage comme une collection utile de

précédents et d'événements historiques qui ont eu lieu dans les diverses colonies.

J'ai lu cet ouvrage que j'ai trouvé très-intéressant et très instructif, et, à part la partie où il condamne la façon dont l'affaire Letellier a été traitée par le gouvernement, je pense que l'on recourra à plusieurs autres parties de ce livre pour y puiser des renseignements instructifs, et cela, même dans les cas où nous le rejeterions de notre bibliothèque.

Quant aux observations de l'honorable député d'Hochelega (M. Desjardins) je n'ai pas remarqué la partie du livre qui motiverait ces observations. S'il y a, dans ce livre, quelque chose qui justifie les remarques faites par l'honorable député, il va sans dire que je ne l'approuve pas.

M. DESJARDINS : Nous ne nous opposons pas à ce que M. Todd exprime ses opinions sur n'importe quelle question constitutionnelle, mais nous nous opposons à ce qu'il traite avec mépris des principes partagés par une grande partie des habitants de ce pays. Je pense qu'il aurait dû, au moins, respecter notre foi.

M. OUMET : Je pense que cet ouvrage doit être payé par les amis de l'ex-lieutenant-gouverneur Letellier, car M. Todd a épousé leur cause et il s'est efforcé de ridiculiser le vote de cette Chambre. Il n'est certainement pas très digne pour nous, maintenant, de voter une somme d'argent pour acheter un ouvrage qui défend la ligne de conduite prise par nos adversaires. Il serait à propos d'imprimer, comme contre-poison, dans l'appendice de ce livre, le discours de l'honorable député de Simcoe-Nord (M. McCarthy).

L'item est adopté.

359	Montant requis pour payer l'entretien d'un criminel lunatique dans la Colombie britannique, du 30 septembre 1878 au 30 juin 1880.....	\$455 00
360	Montant requis pour payer les dépenses, frêt et emballage d'objets de curiosités sauvages achetées par le surintendant Powell.....	1,235 55

En réponse à SIR RICHARD J. CARTWRIGHT,

SIR JOHN A. MACDONALD : Le docteur Powell, surintendant des affaires des sauvages dans la Colombie britannique, s'est occupé, pendant quelques années, de faire une collection. Il a fait

un voyage le long des côtes de la Colombie britannique dans le but d'étudier les coutumes, les mœurs et les cérémonies particulières aux indigènes. Les vestiges de l'habitant des forêts disparaissent rapidement sous le souffle du progrès des blancs.

Lors de sa dernière visite à l'île de la Reine Charlotte, il a réuni plusieurs antiquités de quelque importance, si je puis m'exprimer ainsi. Il est peut-être impossible de trouver une collection semblable à celle que monsieur Powell a offerte au gouvernement. Nous faisons venir cette collection et nous la mettrons peut-être, pour le moment, dans le musée géologique.

M. SMITH dit qu'il pense qu'il serait bien d'appliquer une semblable politique à d'autres parties du pays. Avant longtemps, il sera impossible de trouver quelque chose qui nous montre quel peuple était ces sauvages, et ces collections seront alors d'un grand prix.

M. BLAKE : Nous en aurons un souvenir durable dans nos comptes publics.

L'item est adopté.

361	Pour pourvoir à l'octroi en faveur des victimes de l'incendie de Hull.....	\$7,000.00
362	Somme requise pour rembourser à certain députés-inspecteurs des poids et mesures, dont le service n'est plus nécessaire, le montant déduit de leurs salaires pour le fonds de retraite.....	2,877.27

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT pense que lorsque des charges sont abolies, les officiers qui les remplissaient se trouvant ainsi renvoyés pour le seul motif de l'abolition de ces charges devraient avoir un montant plus élevé que celui qu'ils ont payé au fonds de retraite.

SIR JOHN A. MACDONALD craint que l'adoption d'une telle ligne de conduite n'oblige le gouvernement d'augmenter considérablement les dépenses publiques. Néanmoins, ce principe sera suivi, mais l'honorable député qui vient de reprendre son siège devra promettre qu'il n'accusera pas le gouvernement d'extravagance.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT dit qu'il aura toujours soin de lui donner crédit pour cet acte là.

M. BLAKE : Nous vous accuserons du renvoi des employés et nous vous donnerons crédit pour les gratifications.

L'item est adopté.

363 Pour payer sir Alexander Galt pour services et dépenses, juin, juillet, août et septembre, pendant qu'il continuait les négociations relatives au commerce avec l'Espagne, la France, etc..... \$6,500

PERCEPTION DU REVENU.

Accise.

364 Montant additionnel requis pour dépenses de voyage, loyer, combustible, papeterie, etc., pour le service extérieur..... \$2,500

Chemins de fer et canaux.

365 Chemin de fer Intercolonial—indemnité aux représentants de feu E. C. Ennis, blessé par accident sur le chemin de fer Intercolonial en février 1878.. \$400

SIR CHARLES TUPPER : C'est un fait qui doit être connu. Une lisse s'étant brisée, le wagon de première classe où se trouvait M. Ennis a été jeté hors de la voie ; M. Ennis s'est brisé la clavicule et a reçu des blessures internes dont il est mort. Celase passait en février 1878. Environ un an après, on demanda une indemnité de \$2,400. Le département n'accorda pas la réclamation, la preuve démontrant qu'il n'y avait en aucune négligence de la part des employés du chemin et la loi disant que la mort d'un voyageur arrivée dans le cours ordinaire d'un voyage sur chemin de fer, ne donne droit à aucune réclamation contre le chemin de fer, à moins que cet accident n'ait été causé par le manque de précaution des administrateurs du chemin ou de ceux qui ont charge du train.

Après la mort d'Ennis, ses héritiers ont envoyé une réclamation, et le département de la justice nous a dit que bien que la réclamation ne fût pas légale, il serait mieux de faire un compromis pour \$400 que de contester l'affaire, parce qu'une poursuite pourrait entraîner, pour le gouvernement, des dépenses s'élevant à ce chiffre ; puis, ce montant a été mis dans les estimations selon la recommandation du département.

M. FISET : M. l'Orateur, connaissant comme je la connais, la nature de l'accident arrivé à M. E. C. Ennis, sur le chemin de fer Intercolonial, je suis d'opinion que cette somme de \$400 n'est pas suffisante pour l'indemniser des blessures qu'il a reçues. M. Ennis, pendant qu'il était au service du gouvernement, gagnait \$100 par mois, et, même, en supposant que les blessures qu'il a reçues ne seraient pas la cause directe de sa mort,

SIR CHARLES TUPPER.

il a cependant perdu une année ou plus de son temps, car, à raison de la blessure qu'il reçut à l'épaule, il a été plus d'un an sans travailler. J'irai même plus loin et je dirai que, d'après moi, ces blessures ont causé indirectement sinon directement sa mort. Le gouvernement prétend que cette somme de \$400 est donnée comme indemnité et qu'il n'était pas passible de dommages. Très-bien ! Je dis que si le gouvernement n'est pas passible de dommages, il ne doit rien donner ; mais si, au contraire, il en est passible, il doit payer aux héritiers de M. Ennis ce qui est juste et raisonnable. Le fait de voter une certaine somme comme indemnité constitue en quelque sorte, l'admission qu'il est responsable des blessures reçues par M. Ennis. Je n'ai pas l'intention de m'opposer à ce que cette somme soit votée, mais je suis en mesure de déclarer qu'elle ne sera pas acceptée par les héritiers de feu M. Ennis et que ces derniers demanderont que leurs réclamations soient portées à la cour suprême afin qu'ils obtiennent justice devant ce tribunal.

L'item est adopté.

TERRES FÉDÉRALES.

366 Manitoba et Nord-Ouest—Pour salaires, etc., des guides des terres \$4,414 40
367 Colombie anglaise—Montant additionnel requis..... 5,494 61

Ordre est donné de rapporter les résolutions.

La Chambre reprend ses débats.

(En Chambre.)

Résolutions rapportées.

BILL AMENDANT L'ACTE DE TEMPÉRANCE DU CANADA.

(Bill No. 112.)

(M. Bowell.)

SECONDE LECTURE.

Ce bill est lu une seconde fois, examiné en comité général et rapporté.

M. BOWELL propose que ce bill soit lu une troisième fois.

M. BOULTBEE propose comme amendement.

“ Que ce bill ne subisse pas sa troisième lecture, mais qu'il soit renvoyé à un comité général, avec instruction de l'amender en y ajoutant la clause suivante :

“ La 57^{ème} section du dit “ Acte de tempérance du Canada, 1878 ” est par le sens

abrogée et la clause suivante la remplace ; Si la majorité de tous les votants dont les noms sont inscrits sur les listes de votation employés à chaque bureau de votation, votent pour la requête, cette requête sera regardée comme adoptée, mais non autrement, et l'officier-rapporteur fera en conséquence son rapport au gouverneur-général en conseil."

M. BLAKE propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée et le débat ajourné.

La Chambre s'ajourne
à trois heures.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 4 mai 1880.

M. l'Orateur prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

RAPPORT OFFICIEL DES DÉBATS.

PRÉSENTATION DU RAPPORT DU COMITÉ.

M. STEPHENSON présente le quatrième rapport du comité spécial nommé pour surveiller le rapport officiel des débats de cette Chambre pendant la session actuelle.

M. MACKENZIE : Il est une chose sur laquelle je désire attirer l'attention du comité c'est la coutume que les rapporteurs ont adoptée pendant cette session de ne jamais prendre les extraits des documents, ou des livres qui sont lus, mais d'envoyer leur rapports avec un blanc marqué " extrait."

Cela nécessite la recherche des documents, peut être une semaine après le discours, et il est tout à fait impossible de le faire convenablement. Lorsqu'on lit lentement et avec soin, il est aussi facile de prendre les extraits que le discours. Quant à moi, j'aimerais bien mieux refaire mon discours que de corriger ainsi le rapport.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je partage tout à fait l'opinion de mon honorable ami. C'est une marque de paresse inexcusable de la part des rapporteurs, que de ne pas prendre les extraits lus pendant le discours. Quand l'orateur en est arrivé aux extraits, les rapporteurs ne prennent généralement plus de notes.

C'est un travail facile pour un rapporteur que de prendre ces extraits, parce

qu'ils sont toujours lus lentement. Mais ils n'en font rien et nous ennuiant ensuite pour avoir ces extraits. Pour moi, je ne les ai jamais fournis, et si mes discours en ont souffert, eh ! bien, tant pis....

M. MACKENZIE : Alors, l'honorable monsieur ferait mieux de ne pas voir les rapports.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je les feuillète pour y lire les discours de mon honorable ami.

M. WHITE (Hasting-Est) : Je crois que si les extraits étaient laissés de côté, les discours ne s'en porteraient que mieux.

Un grand nombre d'honorables députés donnent rarement autre chose que des extraits dans leurs discours.

M. BLAKE : Si les extraits étaient laissés de côté, la meilleure partie des discours serait omise.

M. STEPHENSON : Le comité a examiné attentivement cette question, et nous espérons que nous obtiendrons de bons résultats par ce changement. Comme l'honorable député de Durham-Ouest l'a fait remarquer l'autre jour, c'est une expérience.

Nous avons adopté ce système comme expérience, mais nous croyons qu'il sera avantageux à la Chambre, et que nous aurons dorénavant des rapports meilleurs que ceux que nous avons eus jusqu'aujourd'hui.

BILL CONCERNANT LES ENQUÊTES FAITES SOUS SERMENT.

[BILL No. 113.]

(M. McDonald, Pictou.)

TROISIÈME LECTURE.

On lit l'ordre relatif à la troisième lecture.

M. BLAKE propose comme amendement :

" Que ce bill ne subisse pas maintenant sa troisième lecture, mais qu'il soit renvoyé à un comité général, avec instruction de l'amender de manière à empêcher tout commissaire nommé en vertu de ce bill de faire des enquêtes dans les affaires criminelles."

L'amendement est rejeté sur division.

Le bill est lu la troisième fois et passé.

BILL AMENDANT L'ACTE DE TEMPÉRANCE DU CANADA.

[Bill No. 112.]

(M. Bowell.)

TROISIÈME LECTURE.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de monsieur Bowell demandant la troisième lecture de ce bill et sur l'amendement proposé par monsieur Boulbee.

M. BOWELL : Ce bill qui fut passé unanimement par le Sénat, est simplement présenté dans le but de faire quelques légers changements à l'Acte appelé "Acte de tempérance du Canada" sans affecter en rien les principes de cet Acte. On a trouvé que des amendements étaient nécessaires afin d'appliquer la loi d'une façon plus efficace, non-seulement dans l'Ontario, mais au Nouveau-Brunswick et dans l'Île du Prince-Edouard.

Je suppose que la plupart des honorables députés ont lu le bill ; conséquemment, il n'est pas nécessaire que j'en donne une explication détaillée.

L'amendement proposé par l'honorable député d'York-Est (M. Boulbee), aura l'effet, dans mon opinion, de détruire complètement le principe général du bill.

M. BOULTBEE : Non, non.

M. BOWELL : Mon honorable ami dit "non, non," mais je vois par l'amendement que non-seulement vous devez avoir une majorité de tous les votes de la division électoral ou du comté, où il se tient un bureau de votation, pour mettre cet acte en vigueur, mais, de plus, que vous devez avoir la majorité sur la liste des votants de chaque subdivision dans chaque comté.

J'ai lu cet amendement il y a un instant, et avant que j'en prisse connaissance, j'ignorais que ce fût là son effet. L'amendement dit qu'il doit y avoir une majorité de tous les votants dont les noms sont inscrits sur la liste des votants dans "chaque bureau de votation."

M. BLAKE : Je crois qu'il y a ici une erreur de copie. L'amendement ne comporte pas cela.

M. BOULTBEE : Il n'est pas présenté dans ce but.

M. BOWELL : J'ai pris les mots tels qu'imprimés. S'il n'avait pas cette intention, l'honorable député aurait mieux fait de dire "la liste des votants employée à

tel bureau de votation, ou comté." Néanmoins, quoiqu'il arrive, l'amendement est complètement contraire à l'intention de ceux qui l'ont présenté et à l'intention que le gouvernement a eu en passant l'acte. Je suis décidément opposé à l'adoption d'un semblable amendement. Si le principe que comporte l'amendement était adopté et suivi dans chaque élection, je suis d'opinion qu'il y en aurait peu d'entre nous qui siègeraient aujourd'hui dans cette Chambre.

Il est presque impossible, dans n'importe quelles circonstances, à moins qu'il y ait une grande excitation politique ou autre, d'obtenir qu'une majorité bien définie des électeurs dont les noms figurent sur la liste des électeurs enregistrent leurs votes. Comme le principe général des élections est la décision par la majorité, je pense que l'opinion exprimée par la majorité, toutes les fois qu'une question est soumise au peuple, devrait être acceptée comme suffisante, surtout quand la question soumise est pour le bien général du pays.

M. ROSS (Middlesex-Ouest) : Avant que la question soit mise aux voix, je désire faire quelques remarques au sujet de l'amendement proposé par l'honorable député d'York-Est. Je ne puis saisir le motif qui le porte à proposer un tel amendement. Le bill, tel qu'il est, semble être une mesure du gouvernement. Il a été présenté ailleurs par un honorable membre du gouvernement et, dans cette Chambre, par l'honorable ministre des douanes. Au moins, il y a attaché son nom. Et pourquoi ce bill, qui a reçu l'approbation cordiale du Sénat, subirait-il un semblable amendement ? C'est ce que je ne puis comprendre.

Je suppose que mon honorable ami n'ignore pas qu'on ne fait, dans le pays, aucun mouvement en faveur d'un semblable amendement ; au moins, nous n'en avons eu aucun avis. Aucune requête n'a été présentée en faveur d'un tel amendement ; mais l'honorable député (M. Boulbee) voudra bien se rappeler que, avant que l'acte dont il demande l'amendement d'une façon si sérieuse, ne fût présenté, la Chambre était inondée de requêtes demandant que le trafic des liqueurs fût restreint. Aujourd'hui, on propose d'amender ce bill—de le détruire virtuellement—et cela, sans que l'on présente une seule requête en faveur d'une telle ligne de conduite. L'honorable dé-

puté ne fait pas voir, non plus, que l'acte, tel qu'il est, fera des injustices. On aurait pu supposer raisonnablement que, en face d'un bill adopté unanimement — un bill de la nature de l'acte de tempérance de 1878 — l'honorable député qui proposerait d'amender une mesure aussi importante, eût démontré ou eût tenté de démontrer, que le bill dont il demandait l'amendement faisait des injustices à une certaine partie de la population. Néanmoins, rien de cela n'a été fait. J'oserais dire qu'il craint que son amendement ne supporte pas l'examen. Il n'a apporté à l'appui de son amendement ni argument, ni exposé de faits ; il a eu peur de le faire. Mais, à une heure avancée de la nuit, à la dernière séance de la Chambre, on a proposé de prendre le vote sur l'amendement. Je m'oppose décidément à cette ligne de conduite, et je pense que l'honorable député et ceux qui partagent ses opinions, si toutefois il s'en trouve, doivent faire voir que ce bill, tel qu'il est, cause des torts sérieux, avant qu'ils puissent espérer que cette Chambre se prononce en faveur d'un tel amendement.

Mon honorable ami ne peut pas prétendre qu'il travaille dans l'intérêt de ceux pour qui le bill a été d'abord passé. Il a été passé conformément à ce que l'on croyait être une opinion publique bien établie ; que l'on réduisit raisonnablement le trafic des liqueurs ; ou, en d'autres termes, que la population de ce pays fût capable de dire elle-même jusqu'à quel point elle désirait que ce commerce se fit parmi nous.

Le bill étant soumis à la Chambre dans ce but, il est naturel de supposer que s'il y a des amendements, ils devraient être proposés par ceux qui ont d'abord appuyé la mesure lorsqu'elle a été présentée. Mon honorable ami ne nous a pas dit qu'il a agi de cette façon. Je ne crois pas qu'il ait l'appui, pour son amendement, d'une seule société de tempérance de ce pays ; je ne crois pas qu'il soit d'accord avec un seul homme faisant partie d'une société de tempérance du pays ; je ne crois pas qu'il puisse dire à cette Chambre que son amendement a pour but de favoriser, de quelque façon, les fins pour lesquelles ce bill a été d'abord conçu. Il propose d'introduire dans nos institutions électorales un principe tout à fait nouveau. Les honorables députés des deux côtés de cette Chambre, siégeant ici,

comme l'honorable ministre des douanes l'a fait remarquer, par la majorité des votes enregistrés dans leurs comtés respectifs.

Je ne connais pas un seul député de cette Chambre — à moins qu'il ait été élu par acclamation — qui puisse dire qu'il siège ici par la volonté de la majorité exacte des électeurs inscrits dans sa circonscription électorale. J'ai remarqué, dans un rapport présenté à la législature d'Ontario, une comparaison entre le nombre de votes inscrits pour l'ancien acte Dunkin et ceux inscrits pendant les élections parlementaires. Dans le comté de Bruce, par exemple, il y a 11,820 votes. Pendant l'élection parlementaire, il a été enregistré 5,032 votes, et lors du vote pour l'acte Dunkin, 6,352 votes ; ce qui prouve que, lors de la campagne entreprise pour la suppression du commerce de liqueur en ce pays, on prenait un grand intérêt à cette question et les électeurs se rendaient aux bureaux de votation en plus grand nombre que dans les élections parlementaires. Maintenant s'il est vrai de dire que nous avons le droit de siéger et de faire des lois sous l'empire de la majorité des votes enregistrés dans une élection, pourquoi n'appliquerions-nous pas le même argument au sujet d'une mesure aussi importante ? Mon honorable ami peut-il dire que, dans toute élection autorisée par quelque statut fédéral ou provincial — on n'a fait qu'une seule exception contenue dans un petit bill passé l'an dernier par la législature d'Ontario — on suit un principe semblable ? J'ose dire qu'il ne le peut. Nous devons nous rappeler que le peuple de ce pays n'a pas encore eu à se prononcer partout sur le principe contenu dans cet acte. Pourquoi proposerions-nous sitôt et avant de consulter le peuple, d'amender et de détruire ce principe en le remplaçant par un principe entièrement nouveau qui placera les partisans de la tempérance dans une position très désavantageuse.

Si cet amendement est adopté, il nous sera extrêmement difficile de remplir le but pour lequel cet acte a d'abord été passé. Le préambule de l'acte de tempérance de 1878, dit : " Attendu qu'il est désirable d'encourager la tempérance dans la Confédération et d'assurer une législation uniforme, etc." Le but étant l'encouragement de la tempérance il

est évident que cet amendement aura pour effet de nous faire atteindre ce but beaucoup plus difficilement. La Chambre est-elle disposée à retourner sur ses pas ? Est-elle disposée à voir proposer, deux ans à peine après l'adoption de l'acte de tempérance de 1878, un amendement qui rendra cet acte inutile en pratique ? Et ce principe si important par les effets qu'il aura sur le bien-être de la population, faut-il que la Chambre le rejette aux dernières heures de la session et qu'elle détruise ainsi, l'œuvre faite par celle qui l'a précédée après mûre délibération et un examen des plus sérieux.

J'espère que cette Chambre prendra en considération le but de ce bill et l'opinion de ce pays, plutôt que d'adopter l'amendement proposé par mon honorable ami. On a insinué dans un entretien privé qui a eu lieu entre les membres de cette Chambre, que le but de l'amendement était d'enlever la minorité au contrôle d'une majorité tyrannique. Si c'est là le but que se propose mon honorable ami, ne laisse-t-il pas la majorité gouverner encore ? N'existe-t-il pas une majorité tyrannique dans un cas comme dans l'autre ? Peut-être dira-t-il que le pouvoir de la majorité se trouve diminué, mais le principe reste encore. C'est par la voix de la majorité, dans les deux cas, que cet acte sera mis ou ne sera pas mis en vigueur. Même en admettant que le principe pour lequel combat mon honorable ami serait bon, il est impossible de l'appliquer. Vous trouverez dans plusieurs villes et cités des individus qui ont droit de voter dans plusieurs subdivisions de votation. Supposons que John Brown désire voter pour l'acte de tempérance et qu'il a droit de voter dans dix subdivisions de votation, il se rend et vote pour l'acte dans la division de votation No. 1, mais, malgré lui, son propre vote est enregistré neuf fois contre lui par l'amendement de mon honorable ami. Y a-t-il de la décence—pour ne pas dire du sens commun—dans une proposition portant que chaque fois qu'un homme enregistre son vote suivant ses convictions, il est forcé, par la loi, à voter neuf fois contre lui-même ?

Est-ce par cette législation que mon honorable ami propose d'amender l'acte qui a été unanimement adopté par cette Chambre il y a quelques années ? Il faut que cela soit connu. Que la Chambre

comprenne bien qu'au lieu d'agir ouvertement, cet amendement propose de prendre un avantage injuste sur l'opinion publique du pays et de lui rendre presque impossible la faculté de s'affirmer formellement. Supposons que l'amendement soit adopté et que l'on exige la majorité des électeurs aucune élection ne pourrait alors avoir lieu sans un examen de chaque vote, dans chaque subdivision de votation du comté, afin de constater quels sont ceux qui ont droit de vote, quels sont ceux qui peuvent voter deux fois, quels sont les morts et les absents, et tous les détails qui entrent dans quelques-unes des élections contestées.

Mais, je ne veux pas occuper davantage le temps de la Chambre. Je suis convaincu que ce bill n'aura pas l'approbation de la Chambre. D'après ce que mon honorable ami, le ministre des douanes, a dit, je suis certain qu'il n'aura pas l'appui du gouvernement. J'espère qu'il a exprimé ce qu'il croit être l'opinion du gouvernement. Je crois qu'il y a, dans cette Chambre d'honorables députés, qui, il y a deux ou trois ans, ont supporté de tout cœur l'amendement proposé par l'honorable député de Lisgar en faveur d'une loi prohibitive des liqueurs. J'en appelle à ces honorables députés qui, en 1877, étaient si fortement en faveur d'une loi prohibitive des liqueurs et qui, je l'espère, en 1880, nous accorderont le privilège de dire, comme comtés, si nous passerons une loi prohibitive des liqueurs.

Parmi les honorables députés alors en faveur de la prohibition, je vois encore dans la Chambre, sir Charles Tupper, l'honorable monsieur Baby, monsieur Plumb, l'honorable monsieur Masson, monsieur Kirkpatrick et plusieurs autres. Si ces honorables députés étaient, en 1877, favorables à une loi prohibitive pure et simple, ils ne feront certainement rien dans un sens contraire. Je ne crois pas qu'une loi prohibitive des liqueurs soit efficace si elle n'est pas appuyée par l'opinion publique.

Voilà ce que je prétendais au sujet de l'acte de tempérance de 1878, et je demande aux honorables députés qui ont voté pour cette résolution en 1877, qu'ils m'aident à faire rejeter l'amendement de l'honorable député d'York Est. Je ferai remarquer que c'est un acte qui, on peut le dire, n'a pas été éprouvé. Il n'est en vigueur que depuis le 1er mai dernier,

et nous n'avons pas eu occasion de juger de ses mérites ; ainsi, je regretterais que les honorables députés nous empêchent de recueillir les fruits que nous attendons de cet acte.

Je demande avec confiance aux membres et aux partisans du gouvernement, de faire l'essai de l'acte et, s'ils le trouvent inefficace, de se réunir pour chercher quelque remède aux maux que les députés des deux côtés de la Chambre déplorent sincèrement.

M. BOULTBEE : Je ne suis pas assez rompu aux affaires parlementaires pour savoir si la conduite que tient l'honorable député est conforme aux règles ; en tout cas, il n'a pas fait acte de courtoisie lorsqu'il a pris les devants au moment où je me disposais à parler sur mon amendement. Cette conduite me semble indigne d'un membre du parlement.

Je tâcherai de traiter cette question avec le calme et la modération qu'il convient d'employer dans ces sortes de questions. J'ai, autant que mes collègues, le désir de faire disparaître les maux causés par l'intempérance, bien que nous différons grandement d'opinion quant aux moyens qu'il nous faut employer pour cela.

Ma position m'a permis d'étudier sérieusement cette question pendant plusieurs années, et je doute fort que nous puissions servir la cause de la tempérance par une législation sévère.

J'ai toujours été d'opinion que c'est seulement au moyen du bon exemple que l'on peut encourager sûrement la tempérance, et, par ce moyen, l'on a fait un grand pas dans cette voie pendant le dernier quart de siècle. Je défie qui que ce soit de me démontrer que la tempérance a déjà été encouragée au moyen d'une législation restrictive.

Les statistiques recueillies pendant qu'on faisait l'expérience de l'acte Dunkin montrent qu'il y a eu plus de condamnations pour intempérance dans les comtés et districts pendant que cet acte était en vigueur qu'il y en avait eu auparavant, et beaucoup plus en proportion de la population, que dans les districts où l'acte n'a pas été mis en vigueur. La raison de cet état de choses n'est pas difficile à trouver. Pour rendre cette mesure efficace, il faut qu'elle soit appuyée par une forte majorité, une majorité assez forte pour qu'elle soit entièrement l'expression

du vœu de l'opinion publique. L'honorable député de Middlesex-Ouest me fait dire que je veux, par ma motion, protester contre l'action d'une majorité tyrannique. Ce n'est pas du tout à ce point de vue que je me suis placé pour proposer l'amendement. Je veux protester contre l'action d'une minorité tyrannique. Quand nous passons une loi comme celle-ci, si elle est passée par une majorité exacte du peuple, je suppose que la minorité n'a rien à dire, quand même un grand nombre d'entre nous seraient opposés à cette loi. Une des principales objections faites à cette mesure, c'est que nous sommes opposés aux lois sévères, qui, comme celle-ci restreignent la liberté individuelle. En conséquence, l'acte n'est pas vu d'un bon œil, et la minorité s'unissant dans une action commune se révolte contre cet acte et s'insurge. Cependant, si la loi était adoptée par une forte majorité, il en résulterait un état de choses différent, car, en général notre peuple obéit aux lois.

Nous avons vu, néanmoins, que dans les circonstances où cet acte a été mis en vigueur, l'on était sous l'impression qu'une injustice allait être commise ; et c'est là un sentiment bien naturel, car dans ces mesures, l'on ne fait jamais d'arrangement pour indemniser ceux dont la propriété est ruinée et détruite par la mise en vigueur la loi.

Il me semble que si nous voulons agir avec justice, si nous voulons populariser cette loi assujétissante, on devrait indemniser de quelque façon ceux dont la propriété doit être affectée et dont le commerce doit être ruiné.

M. Gladstone, certainement un des premiers réformateurs du jour, a fait sur cette question les remarques suivantes, dans un discours qu'il prononça pendant les dernières élections :

“ Quant au trafic des liqueurs, il est disposé à examiner attentivement et appuyer toute bonne mesure que les différentes localités auraient la faculté d'adopter. L'ancien gouvernement a, en effet, présenté un bill dans ce but, mais il n'a pas pu le faire passer. Néanmoins, quelles que soient les mesures que l'on ait prises relativement à cette importante question, dans le cas de perte de propriété, il doit y avoir indemnité pour les dommages subis.”

Mais ici, malheureusement, je crois que ceux qui combattent en faveur d'une loi prohibitive disent expressément que l'on ne devrait pas demander une telle indemnité ; c'est là un acte de spoliation faite

de propos délibéré, acte qui doit toujours être contraire aux opinions des personnes justes et bien pensantes. Les opinions de M. Gladstone qui a peut-être été plus loin que personne dans les questions de réforme, les opinions de M. Gladstone, dis-je, sont diamétralement et sagement opposées à ces idées.

Je crois fortement qu'au lieu de chercher à imposer une loi sévère au peuple, nous devrions nous efforcer d'encourager, autant que possible, l'usage de nos excellents vins canadiens et de nos bières et de discréditer, autant que possible, l'usage des liqueurs alcooliques, whiskey, brandy et rhum, et d'adopter une loi de licence qui permettrait de vivre à quiconque aurait un hôtel bien tenu, et d'imposer les amendes les plus sévères pour les grogs.

Nous ferons plus, en agissant ainsi, pour encourager la tempérance, qu'en nous efforçant d'arrêter l'intempérance par une loi comme celle qui nous occupe maintenant, loi qui répugne aux sentiments d'un peuple libre et dont la mise en vigueur produira des maux innombrables. Une loi de licence, pour qu'elle ait un bon effet, doit être faite dans l'intérêt du bon ordre et appliquée à toutes les parties de la Confédération avec justice et équité. On ne doit pas faire de cette loi, comme c'est le cas dans Ontario, un moyen de persécution politique qui ruine de propos délibéré ceux qui refusent de supporter le gouvernement local.

L'amendement que j'ai proposé ne veut pas dire, comme l'a insinué un des honorables membres du gouvernement, qu'il doit y avoir une majorité à chaque bureau de votation. Il veut dire simplement qu'il devra y avoir une majorité dans tout le district où l'on veut mettre la loi en vigueur.

Je n'ai pas compris ce qu'entend l'honorable député de Middlesex-Ouest, lorsqu'il dit qu'un électeur pourrait, dans un bureau de votation, voter en faveur du bill, et voter contre dans huit ou neuf autres bureaux, dans la même circonscription; je ne comprends pas ce que cela veut dire. Son objection me paraît pué- rile; il est possible qu'il ne comprenne pas bien lui-même ce qu'il veut dire.

La résolution comporte simplement qu'une majorité des votes du district sera nécessaire pour mettre la loi en vigueur; cela ne veut pas dire qu'un électeur qui peut avoir huit ou neuf morceaux de terre

dans huit ou neuf endroits différents, aura huit ou neuf votes. Cette façon de discuter la question est tout à fait absurde.

L'honorable député de Middlesex-Ouest semble aussi regarder la mesure comme une mesure du gouvernement. D'après les remarques faites par l'honorable ministre des douanes, je n'ai pas compris qu'il fallait la regarder comme une mesure du gouvernement. Si je comprends bien, le gouvernement se propose de laisser chaque membre voter comme bon lui semblera sur le mérite de la question. Relativement à l'acte Dunkin, il semble toujours que l'on commet une injustice quand on le met en vigueur et que l'on désire violer la loi.

J'attire l'attention de la Chambre et des honorables députés opposés à la résolution, sur le fait que, lorsqu'on en est arrivé à regarder la violation d'une loi comme une chose de peu d'importance, l'on hésite bien moins à la violer dans d'autres cas et l'on ne fait pas beaucoup de distinction quant à la loi à violer; et l'on ne peut pas nier qu'à la violation de la loi Dunkin, n'est pas attachée cette honte ni cette condamnation publique qui accompagnent la violation d'autres lois. Donc, s'il y a des honorables députés qui désirent supporter le mouvement qui se fait en faveur de la tempérance, ils doivent s'unir à ceux qui trouvent nécessaire qu'une majorité de tous les votes soit donnée en faveur de la loi avant que l'on cherche à l'imposer au pays; si l'on agit ainsi et si l'on adopte quelque système pour indemniser ceux qui souffriront des pertes, la loi aura de la vigueur et le peuple la respectera et la supportera, tandis qu'à présent, elle est simplement une source d'oppression constante et d'ennui, n'ayant d'autre résultat que la perte du revenu, l'augmentation des taxes et le discrédit de la cause de la tempérance, ce qui, en soi, est un grand mal.

M. CASEY : L'honorable député nous dit qu'il y a plus de condamnations pour ivrognerie depuis la mise en vigueur de l'acte Dunkin. Ce n'est peut-être pas une chose très extraordinaire, car nous savons que, dans les endroits où l'acte Dunkin n'est pas en vigueur, la population met plus de négligence à poursuivre que dans les endroits où cet acte est en vigueur. L'augmentation des amendes indique seulement que l'on applique rigou- reusement la loi.

L'honorable monsieur nous dit que les jeunes gens sont plus portés à l'ivrognerie dans les endroits où l'acte Dunkin est en vigueur. Je ne vois pas comment il peut connaître la chose, à moins que les jeunes gens ne l'aient pris pour leur confesseur, ce qui est très-invraisemblable. L'honorable monsieur sait qu'une foule d'autres fruits défendus deviennent plus savoureux lorsque la loi les défend ; mais ce n'est pas une raison qui empêche qu'une loi convenable ne soit mise en vigueur. Quant à la nécessité qu'il y a d'avoir la majorité de tous les votes pour adopter la loi, il me semble, si je comprends bien la loi, qu'il est presque impossible d'obtenir la majorité de tous les votes dans les comtés où les deux partis sont égaux. En vertu de l'amendement proposé, on exigera la majorité de tous les noms qui se trouvent sur la liste des électeurs. Il est bien connu qu'il y a un grand nombre de non résidents et de gens qui ont droit de voter en plus d'une place. Il y a un grand nombre d'absents qui ne peuvent pas voter ; d'autres peuvent être morts lors de la votation, et cependant l'honorable député exigerait que tous, vivants ou morts, ou absents, enregistrent leur vote afin de mettre le bill en vigueur.

M. BOULTBEE : Non, non.

M. CASEY : Cet amendement aura cet effet-là : Supposons qu'un homme ait droit de voter en plus d'un endroit ; il pourrait, dans un endroit, voter pour que le bill fût mis en vigueur et, dans les autres endroits où il n'aura pas voté, il sera regardé comme hostile au bill.

Mais l'honorable monsieur et la "Licensed Victuallers' Association," dont il semble être le champion, paraissent désirer que les votes des vivants et des présents soient anéantis par les votes des morts et des absents.

PLUSIEURS VOIX : A l'ordre ; à la question ; à l'ordre ; adopté.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je dois demander l'ordre ; nous avons certainement besoin d'ordre.

M. CASEY : L'honorable député d'York-Est (monsieur Boultee), et l'association dont il est le porte-voix, veulent que les votes de gens enregistrés dans un endroit soient anéantis par le propre nom des mêmes gens enregistrés dans un autre endroit, mais qui n'y ont pas voté.

Je ne puis croire que l'honorable député

a examiné sérieusement le bill, et je suis sûr qu'il n'a pas parfaitement étudié l'effet légal et inévitable de son amendement qui, de sa nature, est tout à fait injuste et ridicule.

Ce dont nous avons réellement besoin pour appliquer la loi, c'est l'influence et il n'est pas toujours nécessaire que nous ayions la majorité numérique.

PLUSIEURS VOIX : A l'ordre ; adopté ; à la question.

M. L'ORATEUR : J'espère que les honorables députés vont garder l'ordre.

M. BLAKE : Je crois qu'il serait à propos d'observer un peu les convenances. Mon devoir me force à dire que ces scènes désagréables deviennent intolérables.

UNE VOIX : Les neuf-dixièmes du bruit viennent des sièges de l'opposition.

M. CASEY : Je pense que la majorité de ceux qui se donnent la peine de voter sur un bill de la nature de l'Acte de Scott, doit être suffisante pour assurer la mise à exécution de la loi. L'argument relatif à la perte qu'éprouveront les personnes qui se livrent au commerce, n'est pas d'une grande valeur, à l'exception de la partie qui a trait à l'indemnité, et ce n'est pas la question qui nous est présentement soumise. Comme c'est un bill du gouvernement, le gouvernement devra, s'il n'emploie pas son influence d'une façon ou d'une autre, abandonner le pouvoir sur une question aussi importante.

Je me permettrai, en passant de faire allusion aux attaques dirigées par l'honorable député d'York-Est contre l'honorable député de Middlesex-Ouest (monsieur Ross) qui, d'après le député d'York-Est, aurait agi grossièrement en se levant pour parler avant lui. L'honorable député d'York-Est a présenté son amendement au dernier moment, la nuit dernière. Il a fait les remarques qu'il avait à faire.

M. BOULTBEE : Non, je ne les ai pas faites.

M. CASEY : Je le crois.

PLUSIEURS VOIX : Non, non. Il n'a pas parlé.

M. CASEY : Si je me rappelle bien, il a parlé.

PLUSIEURS VOIX : Non, non.

M. CASEY : Très-bien ! alors il a présenté sa motion sans dire un seul mot pour l'appuyer.

M. BOULTBEE : J'ignore s'il est parlementaire ou non d'avoir à siéger ici pour écouter un homme qui ne dit pas la vérité.

PLUSIEURS VOIX : A l'ordre, à l'ordre.

M. CASEY : Je....

PLUSIEURS VOIX : A l'ordre, à l'ordre.

M. CASEY : Je soulève une question d'ordre.

M. L'ORATEUR : Quelle est la question soulevée ?

M. CASEY : J'ai dit, d'abord, que l'honorable député avait parlé sur sa motion lorsqu'il l'a présentée, la nuit dernière. J'étais sous l'impression qu'il avait parlé ; mais j'ai accepté justement ce qu'il prétendait avoir dit, et c'est l'admission et la répétition que j'ai faites de de ses propres paroles qu'il dit être entièrement dénuées de vérité.

Après la présentation de la motion, l'honorable député de Bruce (M. Blake) a proposé l'ajournement, et, à l'ouverture de la séance, aujourd'hui, l'honorable ministre des douanes a encore parlé de la motion.

De fait, l'honorable député de Middlesex-Ouest (M. Ross) n'a fait que continuer une discussion commencée, quelque temps auparavant, et pour avoir agi ainsi on l'a taxé de grossièreté.

Comme question de fait, l'honorable député d'York-Est (M. Boulton) n'avait pas le droit de parler sur la motion à ce point du débat, excepté avec la permission de la Chambre, permission dont il a grossièrement abusé en faisant une pareille attaque contre un autre honorable député.

M. PLUMB : Je me lève seulement pour dire quelques mots en réponse à l'honorable député de Middlesex-Ouest (monsieur Ross) qui a fait appel aux honorables députés qui avaient supporté la résolution de l'honorable député de Lisgar et les a priés de ne pas reculer, mais de voter pour rejeter la motion de l'honorable député d'York-Est (M. Boulton). L'honorable monsieur n'a cependant pas présenté la question, sous ce rapport précisément comme elle paraît sur le registre.

Je lirai donc le registre, afin que les honorables députés auxquels l'honorable membre de Middlesex-Ouest a fait appel puissent voir jusqu'à quel point ils sont obligés, et afin qu'ils puissent comprendre la nature de l'appel que leur a fait

M. BOULTBEE.

cet honorable monsieur, le 4 avril 1879 (Vide *Votes et délibérations*, page 236) que l'honorable député de Middlesex-Ouest a paru citer avec hésitation. On verra que l'honorable député de Lisgar a proposé :

“ Que dans l'opinion de cette Chambre, une loi prohibitive des liqueurs est le seul remède efficace aux maux que cause l'intempérance, et qu'il est du devoir du gouvernement de présenter une mesure dans ce but à l'approbation du parlement, le plus tôt possible.”

Alors l'honorable député de Middlesex-Ouest s'opposa énergiquement à la résolution et présenta l'amendement suivant :

“ Que tous les mots après “ que ” dans la motion principale soient retranchés et que les suivants soient mis à leur place : “ Attendu qu'il existe des doutes sérieux sur la question de savoir si, en vertu des dispositions de l'Acte de l'Amérique britannique au Nord, de 1867, cette Chambre a le pouvoir de s'occuper de la vente des liqueurs enivrantes comme boisson, et attendu que la cour d'erreur et d'appel de la province d'Ontario a renvoyé à la cour suprême une cause dans laquelle on discutera la juridiction relative des législatures provinciales et fédérale, *in re* le trafic des liqueurs, qu'il soit en conséquence résolu, que cette Chambre, tout en ne se désistant pas d'aucune des idées qu'elle aurait pu exprimer précédemment sur l'importance d'une loi prohibitive des liqueurs, juge qu'il n'est pas expédient, dans les circonstances, d'exprimer maintenant son opinion relativement à la conduite que suivra le gouvernement au sujet de cette question.”

Cet amendement fut adopté par 104 voix contre 59, et, en conséquence, le vote ne fut pas pris sur la motion principale. Les noms des honorables députés qui ont voté contre l'amendement ont été cités par l'honorable député de Middlesex-Ouest, et d'après ses remarques, on serait sous l'impression qu'ils ont voté en faveur d'une loi prohibitive des liqueurs.

Les 104 qui ont voté pour l'amendement étaient les amis politiques du proposant, les 59 qui ont voté contre, appartenaient à ce côté-ci de la Chambre, qui était alors de l'opposition.

L'honorable monsieur m'a fait l'honneur de dire que mon nom figurait parmi ces derniers. J'ai donc cru qu'il était bon d'expliquer la question qui, la chose est claire, ne doit pas être interprétée comme il le fait.

Nous avons voté en faveur de la tempérance, mais non en faveur de la mesure arbitraire dont on demande maintenant l'adoption. Cette question ne nous oblige

pas de suivre l'honorable député et ses amis.

Je supporterai l'amendement de l'honorable député d'York-Est, et je n'en serai pas empêché par l'accusation ridicule et impertinente que, si j'agis ainsi, je dois être agent de la *Licensed Victuallers' Association*, accusation dirigée par l'honorable député d'Elgin-Ouest (monsieur Casey) contre tous ceux qui pourraient supporter la résolution de l'honorable député d'York-Est.

L'honorable député d'Elgin-Ouest, dans le cours de ses remarques ingénieuses, et selon son habitude, réussit à amener à l'appui de ses conclusions, des arguments exactement contraires à ce qu'il avait l'intention de démontrer. Il dépasse généralement le but, et fait le point pour ses adversaires.

Personne ne fera plus que moi pour appuyer une mesure qui règle convenablement cette question et tend à faire disparaître les ravages effroyables de l'intempérance. Mais je dis qu'une législation d'une nature arbitraire, que l'on impose à la société par une simple majorité des électeurs qui se rendent aux bureaux de votation, représentant, peut-être, un tiers ou un cinquième des électeurs dont les noms sont enregistrés, ne commande ni respect ni obéissance, pour la raison que cette législation n'a pas l'appui moral ni numérique de la population à laquelle on l'impose.

L'honorable député de Middlesex-Ouest en faisant l'appel que nous savons, démontre qu'il n'a aucune confiance dans la société.

Je m'aperçois que je n'ai aucun avantage à traiter la question de la tempérance contre un aussi habile avocat de ce principe.

Mais, monsieur, je crois fermement qu'il ne connaît pas du tout l'opinion du peuple de la Confédération au sujet de cette question, et je dis que le meilleur moyen que nous ayons de nous édifier sur la sincérité de ce monsieur et de ceux qui partagent ses idées, c'est d'insister sur cette résolution et de les forcer à donner leur vote sur la question.

Je voterai pour la résolution sans m'occuper des réflexions que l'on pourrait faire. Il ne convenait pas à l'honorable député d'Elgin-Ouest de reprimer cette Chambre et de dire que cette résolution était

présentée par un agent de la "Licenced Victuallers' Association."

M. CASEY : Je n'ai jamais dit qu'il était l'agent, mais j'ai dit que l'honorable monsieur se faisait le porte-voix de cette association.

M. PLUMB : L'honorable député a non-seulement dit cela, mais il a déclaré que l'honorable député était l'agent de l'association en question.

M. CASEY : Si j'ai dit cela, c'est un *lapsus lingue*.

M. PLUMB : J'espère que la résolution sera examinée avec calme par la Chambre. Chaque député a le droit d'exprimer son opinion sur une question de ce genre. Partout où l'on a tenté de mettre en vigueur des mesures coercitives, on a fait *fiasco*.

Dans l'Etat du Maine, on viole généralement la loi, et ainsi l'on démoralise le peuple. Dans la ville de Bangor, où se trouvent ses meilleurs avocats, les hommes de police sont dans une position telle qu'ils n'osent pas rapporter les transgressions, car, s'il le faisaient, ils perdraient leur places. Bien que je désire que l'on tente cette expérience, je ne veux pas qu'elle se fasse de manière à ce que la minorité, une poignée d'électeurs, puisse forcer toute la population.

La résolution étant une résolution parfaitement convenable, j'espère qu'elle aura l'appui de la majorité de cette Chambre.

M. HACKETT : Je pense que l'amendement est très raisonnable. En examinant l'acte de 1878, je vois que la 6ème clause déclare que les signatures véritables d'au moins un quart des électeurs, seront remises entre les mains du shérif avant l'émanation de la proclamation.

Nous savons tous que l'acte Dunkin n'a été qu'un *fiasco* dans les comtés d'Ontario où l'on en a fait l'expérience et qu'il a privé les municipalités d'un revenu considérable pendant le temps que l'acte a été en vigueur. En effet, partout où l'on en a fait l'expérience, les électeurs en ont demandé la révocation quelques mois après.

Je crois qu'une simple loi prohibant les liqueurs n'arrêtera pas l'ivrognerie dans ce pays, et si une semblable loi est présentée et stipule qu'une indemnité sera accordée à tous ceux qui font le trafic des liqueurs, je préférerais la supporter. Si cette mesure vient en vigueur, elle durera trois ans et, dans ce cas, les choses seront

pires que sous l'acte Dunkin ; ainsi, j'espère que la Chambre votera pour cet amendement.

M. LONGLEY : Cette question soumise aussi tard, ne passera pas dans une heure, si les avocats de la tempérance peuvent empêcher la chose. Je n'étais pas au parlement quand l'acte de tempérance du Canada a été adopté, mais je connais bien les circonstances qui ont accompagné la passation de cet acte. Je me permettrai de dire à la Chambre que les auteurs de cet acte n'ont pas, dans l'origine, eu l'idée de passer un acte prohibitif. Ainsi, d'après moi, mon honorable ami de Middlesex-Ouest était tout à fait logique en s'opposant à une motion demandant la prohibition. Il a agi sincèrement en disant qu'il ne croyait pas alors et qu'il ne croit pas maintenant que les auteurs de l'acte de tempérance précité aient eu l'idée de passer un acte prohibitif. C'est une chose vraiment singulière et qui nous montre bien le caractère de ces hommes qui ont toujours été opposés au mouvement en faveur de la tempérance, question qui se rapporte plus que toute autre question du jour au bonheur, à la paix et à la prospérité matérielle de l'humanité, il est vraiment singulier, dis-je, de voir ces hommes travailler comme ils le font contre le mouvement. La question de la tempérance vaut dix questions de politique nationale, si importantes qu'elles soient, parce que si vous aviez la prohibition pure et simple, vous porteriez un défi à l'exercice du sens commun de certaines personnes qui, en pratique et en théorie, sont opposées à cette question.

On a fait l'expérience de la prohibition dans quelques provinces de la Confédération. Je ne dis pas qu'on lui a donné franc-jeu, mais on en est arrivé, dans la Nouvelle-Ecosse, à faire passer en 1855, par la Chambre d'assemblée, un acte essentiellement prohibitif, et cela, à une majorité de vingt-neuf contre dix-neuf ; ce qui nous fait voir clairement quelle était, à cette époque, l'opinion du peuple de cette province. Un acte prohibitif a été passé en même temps dans le Nouveau-Brunswick ; mais, vu une foule de circonstances défavorables, cet acte n'a pas eu le résultat qu'en attendaient ceux qui en étaient les auteurs. L'opinion de ceux qui sont en faveur de la tempérance, dans toute la Confédération,

est qu'il vaut mieux essayer quelque chose de praticable que de viser immédiatement à la prohibition, avouant, par là, que l'on était convaincu que pour supprimer définitivement l'ivrognerie, il ne fallait pas recourir à la prohibition, qui ne répond pas le moins du monde au but qu'on se propose.

Examinons un instant l'objet et la tendance de l'amendement proposé. Je ne suppose de motifs indignes à aucun des honorables députés de cette Chambre, et je dirai, d'abord, que je veux accorder à chaque député qui ne partage pas mes idées, la même liberté que je demande pour moi.

Mais quand d'honorables députés entreprennent de plaider une cause, nous nous attendons à ce qu'ils apportent des arguments et nous nous attendons à ce que les raisons qu'ils invoquent à l'appui de l'opposition qu'ils font à une bonne mesure, soient des raisons convaincantes qui justifient la ligne de conduite qu'ils ont adoptée. Je n'ai pas entendu de tels arguments en faveur de l'amendement. Je suis porté à croire que, pendant les vingt dernières années, l'opinion du peuple n'a pas été plus profondément remuée que par le vote pris dans la Nouvelle-Ecosse en 1878 ; et jamais, avant cette élection, l'on n'avait vu le peuple porter autant d'intérêt aux affaires publiques. Quel en a été le résultat ? A bien considérer l'état où se trouvaient les idées, nous serions naturellement portés à croire que presque tous les électeurs se sont rendus aux bureaux de votation et ont enregistré leurs votes.

Cependant, des 62,042 électeurs, chiffre total, seulement 49,044 ont voté, soit 82 pour cent, ou à peu près, du chiffre total des électeurs. Je suppose que pour une question semblable à celle qui nous occupe, l'on n'aurait pas témoigné autant d'intérêt que dans une affaire d'une nature plus élevée et ralliant toutes les sympathies. Et puis, il n'est que juste de croire que des hommes qui sont animés par des motifs intéressés—je ne dirai pas sordides—feront naturellement de plus grands efforts pour défendre leurs intérêts que ceux qui sont en faveur de la tempérance. Plusieurs d'entre eux, je regrette de le dire, sont indifférents ou tièdes au sujet de cette question. Ceux qui sont opposés à cette question, sont tous en fa-

veur de ceux qui sont intéressés, directement ou indirectement, au trafic, et il est probable qu'ils voteront en plus grand nombre, eu égard, à leur chiffre, que ceux qui sont en faveur de la tempérance. Chacun devrait être au moins sur un pied d'égalité, et je pense qu'il est juste de supposer que l'on fera mieux valoir les intérêts du commerce des liqueurs, que les intérêts de la tempérance. Je suis porté à croire que les gens qui ont travaillé pendant trente-cinq ou quarante ans pour la cause de la tempérance, sacrifiant continuellement leur temps, leur repos et leurs moyens, et qui, durant ce long intervalle, ont acquis une connaissance parfaite et très-étendue de la question qu'ils étaient appelés à traiter, peuvent mieux se former une opinion sur cette question, que les novices qui sont toujours prêts à trouver des fautes, mais qui, ni en théorie ni en pratique, n'ont prêté la main pour sauver des milliers d'hommes de l'ivrognerie et de toutes les douleurs, les châtements, les peines, les larmes qui sont le résultat du trafic des liqueurs.

J'ai entendu d'honorables députés parler au sujet des droits acquis et du manque de compassion de ceux qui dépouilleraient les possesseurs de ces droits.

Quels droits implique une question qui a pour objet de détruire la moralité du peuple et qui, en même temps, a rapport aux industries du pays ? Quel est l'état des principales villes de la mère-patrie—Londres, Liverpool, Glasgow, etc. Qu'est-ce qui abrutit et rend impudentes un grand nombre de femmes ? C'est l'ivrognerie, et, à l'heure qu'il est, on nous demande de voter pour un amendement dont le but n'est pas, comme on veut le dire, de rendre la loi efficace, mais qui a pour but de détruire la loi, d'en rendre impossible la mise en opération dans un huitième des comtés de la Confédération. Ce n'est pas, d'après moi, dans le but d'appuyer la loi par le nombre, mais d'empêcher qu'elle soit mise en vigueur.

D'honorables députés ont dit que c'est une loi tyrannique, mais ils n'ont pas prouvé leur prétention. Quoi de plus raisonnable. Je le demande à tous les honorables députés qui n'ont pas de préjugés sur une question aussi importante que celle-ci, et au sujet de laquelle les opinions et les intérêts de chacun sont naturellement opposés, ne serait-il pas prudent de

laisser cette question entre les mains du peuple ?

Nous consentons, quand nous avons de grandes questions qui divisent le peuple à faire décider, nous consentons à accepter la simple majorité des votes enregistrés ; et l'on ne trouvera pas dans notre loi un principe comme celui que l'on cherche à introduire dans cette loi, excepté pour ce qui concerne certaines affaires locales qui demandent de lourdes taxes ; alors on croit qu'il est préférable, pour la sauvegarde du public, d'avoir un vote des deux tiers ou des trois-quarts. C'est une marque de malhonnêteté, ou de manque d'idée ou de raisonnement chez les avocats de cet amendement, que de chercher à introduire un nouvel élément dans notre loi.

Je me suis beaucoup amusé lorsque j'ai entendu l'honorable député qui a tant parlé au sujet de cet amendement, signaler un certain bill présenté l'autre jour, en comité des chemins de fer et des canaux, lequel exigeait la présence de la majorité de tous les actionnaires et leur consentement pour n'importe qu'elle transaction. Pour quoi cela ? Tous ces actionnaires étaient-ils assez peu éloignés pour permettre qu'on les réunit dans un, ou deux ou trois jours ? Il pouvait se faire qu'ils fussent dispersés sur le continent, en Angleterre et ailleurs, et, en conséquence, on a seulement jugé à propos qu'il devrait y avoir une majorité présente ; mais il n'y a rien, dans cette loi, qui ait de l'analogie avec la question qui nous occupe. Depuis des siècles nous avons des lois reconnaissant la nature dangereuse du trafic des liqueurs.

Nous avons essayé de le restreindre et d'empêcher autant que possible, l'octroi des licences—en d'autres termes, moyennant \$20, \$30 ou \$50, il y a des personnes qui peuvent acheter le privilège de ruiner leurs voisins et de les réduire à la pauvreté. Qui peut le nier ? Entendons-nous parler d'un meurtre, d'un incendiat, d'un vol ou de quelque autre crime au Canada ? Nous en entendons parler assez souvent. Les juges du pays, que l'on devrait croire non-seulement désintéressés, mais encore tout à fait capables de se former une opinion honnête et impartiale, disent que les sept-huitièmes ou neuf-dixièmes de ces crimes sont causés directement ou indirectement par le trafic des liqueurs.

Mais ce n'est pas ce qu'il y a de pire. Si vous voulez abrutir un homme, donnez-

lui le goût des liqueurs enivrantes, et il descendra d'échelon en échelon jusqu'à ce qu'il ne soit plus qu'un objet de pitié et de dégoût pour ses plus intimes amis. Quel autre vice peut avoir de telles conséquences ? Un homme peut être charitable et honnête envers son prochain, et être coupable de plusieurs imperfections et de plusieurs crimes ; mais montrez-moi un ivrogne, et je trouverai en lui tout ce qu'il y a de méprisable, de vil et de digne de pitié. Qu'est-ce qui conduit annuellement au déshonneur et à une mort prématurée 4,000 personnes, dans ce pays ? Qu'est-ce qui nous coûte annuellement \$16,000,000, en prenant l'estimation la moins élevée ? Faites disparaître le trafic des liqueurs et, en cinq ans, vous épargnerez assez d'argent pour continuer le chemin de fer du Pacifique ; vous ferez plus, vous sauverez la moralité du peuple, ses facultés.

Parlez de liberté. Si vous voulez voir un esclave, vous prenez l'homme qui, la moitié du temps, tient une bouteille dans sa main. C'est l'homme qui évite le mal et cherche par la force de l'exemple à détourner les autres de ce mauvais sentier, qui peut se vanter de posséder la liberté. L'ivrogne modéré exprimera sa pitié pour son frère plus faible, et s'étonnera de le voir tomber dans des excès ; cependant, en cinq ans, sa condition sera pire que celle de son voisin dont il déplore la faiblesse.

On ne peut pas nier qu'un grand nombre de ceux qui ne sont pas ivrognes aujourd'hui, le deviendront dans le cours du temps, et, souvent en très peu de temps ; et il est incontestable qu'un grand nombre de ceux qui boivent, boivent de plus en plus, après un certain nombre d'années, jusqu'à ce qu'ils aient perdu tout sentiment de pudeur.

J'ai une autre objection à faire à cet amendement. Pendant une élection, à une certaine époque de l'année, il peut arriver, dans plusieurs comtés, qu'un tiers au moins du nombre total des électeurs soient absents. Maintenant, en supposant qu'il y aurait quelque chose de vrai dans cette déclaration de nos amis les partisans du libre-échange que des milliers de personnes de notre population sont parties cette année pour les Etats-Unis, qu'arriverait-il ? L'élection faite en vertu de cette loi serait perdue.

En examinant la dernière liste électorale, on verra que près d'un dixième ou

d'un cinquième des votants à l'élection précédente, étaient à l'étranger ; de sorte que, de quelque façon qu'on envisage la chose, il est inutile de présenter un amendement dont le but avoué est de mettre la loi en vigueur, mais qui détruira réellement les fins qu'elle veut atteindre.

Par simple curiosité, j'aimerais à savoir combien d'amis de la tempérance voteront pour cet amendement. Ce sont ceux-là qui comprennent le mieux cette loi et qui peuvent le mieux juger de ses mérites.

Je ne veux pas être trop exigeant pour les amis de la tempérance, mais je suis sûr qu'il y a un grand nombre d'hommes qui ont été arrachés à l'ivrognerie et à la dernière dégradation, par les efforts que nous avons faits. N'eussent été les amis de la tempérance, que l'on dénonce à droite et à gauche, nous serions tous une nation d'ivrognes.

En 1875, les amis de la tempérance des différentes parties de la Confédération, se sont réunis en assemblée. Après quelques jours de discussion sérieuse, et après avoir examiné la question de la tempérance et la prohibition, ils ont conclu qu'ils ne reclameraient pas la prohibition pur et simple, croyant qu'il était possible que le pays ne fût pas prêt pour une semblable mesure, et qu'en conséquence, ils demanderaient l'adoption d'une loi dont l'application seraient facultative, dans l'espoir que cette mesure conduirait sûrement à la prohibition.

Je ne suis pas admirateur de l'acte de tempérance du Canada. Ce n'est pas en employant des moyens aussi énergiques que la loi des licences de la Nouvelle-Ecosse, loi qui a été en vigueur pendant les dix dernières années, que nous réussirons.

Qu'on me permette de dire quelques mots au sujet de cette loi qui, je le crains, n'existe plus en vertu d'une décision rendue récemment par la cour suprême. Dans la Nouvelle-Ecosse, pendant les dix dernières années, avant qu'un homme pût obtenir une licence pour rendre malheureux ses concitoyens et les ruiner, il devait obtenir le consentement des deux tiers des électeurs du district de votation ; ensuite, il devait se rendre auprès du grand jury et obtenir la recommandation des deux tiers de ce corps ; en troisième lieu, il devait se rendre devant la cour des sessions qui avait le pouvoir, après toutes ces

démarches, de rejeter sa requête et de lui refuser sa licence.

Ainsi, en vertu de cette loi, quand on la mettait énergiquement en vigueur, comme on le fait aujourd'hui et comme on le faisait alors, nous voyons qu'il est facile de fermer les cabarets et cela, en très peu de temps.

Quelle est l'expérience passé ? Nous pouvons, avec trois ou quatre hommes énergiques, mettre la loi en vigueur.

Quelques honorables députés ont affirmé que la loi du Maine avait été un fiasco. Certaines personnes qui, je le crains, aiment trop à boire elle-mêmes, déclarent que l'on boit plus là où la loi du Maine a été adoptée, qu'ailleurs.

Le témoignage de juges, d'avocats de district et de chefs de police, et de tous ceux qui ont eu l'occasion de recueillir des renseignements à ce sujet, démontre que l'application de cette loi a fait du bien.

Dans un endroit où il y avait 100 cabarets, il n'y en avait pas un seul, trois mois après l'adoption de la loi du Maine, où l'on vendit ouvertement des liqueurs, et il y en avait très peu qui en vendaient secrètement.

Et puis, on a été très étonné du résultat obtenu par l'application de cette loi ; on a constaté les heureux effets de cette loi par le petit nombre de personnes internées dans les prisons d'Etat et dans les asiles et par les dépenses faites pour soutenir cette indigne portion de la société.

Si la session n'était pas aussi avancée, je pourrais en dire beaucoup plus sur ce sujet, mais je veux surtout faire comprendre à tout homme intelligent ce fait : que nous payons des sommes immenses d'argent, pour le privilège de continuer le trafic de liqueurs qui ruinent la vie et le bonheur du peuple et, qui détruisent les espérances d'un grand nombre pour le temps et pour l'éternité.

Le montant dépensé pour le trafic des liqueurs est de \$16,000,000, en le mettant au chiffre le plus bas ; quelques-uns disent \$20,000,000 ; c'est là le prix en gros.

Mais à combien s'élève ce chiffre quand les liqueurs sont vendues au verre ? De fait, on fabrique ces liqueurs à l'infini, et la quantité d'abord importée est multipliée dix fois autant.

Une autre chose qui mérite d'attirer l'attention de tout homme qui ne veut pas

risquer sa vie, c'est qu'une grande partie de ce que boit une personne qui se livre aux boissons enivrantes, est presque du poison vif.

L'homme qui boit des boissons enivrantes, joue ainsi sa vie. Il y a eu un temps où les hommes se faisaient moins de tort qu'aujourd'hui, c'était lorsque l'on disait que les boissons étaient bonnes, et je crois que la chose était vraie jusqu'à un certain point.

Mais il est également vrai qu'un habile marchand de vins ou de liqueurs peut imiter toutes les liqueurs qu'il lui plaira d'imiter, de façon à tromper le plus grand connaisseur.

On peut rapporter plusieurs exemples pour faire connaître la nature des liqueurs que l'on emploie et les moyens malhonnêtes et avilissants auxquels on a recours pour faire ce trafic.

Si ce commerce ressemblait aux autres commerces, je voudrais savoir pourquoi nous voudrions le restreindre ? Du moment que vous cherchez à le restreindre, vous admettez que c'est un mal, qu'il est, de sa nature, aussi dangereux qu'une vipère ou un serpent. Il y a, dans la Bible des menaces terribles à ce sujet.

On nous dit : " Ne regardez pas le vin quand il est rouge, quand il donne sa couleur à la coupe, car, à la fin, il mord comme un serpent et pique comme une vipère. Qui a du malheur, dans le chagrin, des querelles, de la rougeur dans les yeux, des blessures sans cause ? " Y a-t-il ici quelqu'un qui puisse en témoigner.

M. l'Orateur, il y a toujours quelque consolation dans le malheur. Quand un homme a passé trente ou quarante ans à travailler énergiquement pour une cause qu'il croit essentielle au bonheur présent et futur de l'homme, et s'aperçoit que les choses vont mal et qu'il est à appréhender que le courant ne tourne contre lui, il y a quelques faits capables de lui apporter des consolations. Quels sont les hommes en faveur de cette réforme ? Quels sont ceux qui, depuis des années, ont cherché à arracher leurs concitoyens de l'intempérance ? Ne sont-ils pas les meilleures hommes du pays ? Je suis bien aise de dire que le clergé de toutes sectes et dénominations—je pourrais dire les sept-huitièmes de ses membres—est en faveur de l'abstinence totale et de la prohibition. Non-seulement ces hommes prêchent, mais ils pratiquent.

Ce dont nous nous plaignons, c'est que nos adversaires prêchent beaucoup et pratiquent peu. On trouvera peut-être que je professe des idées curieuses, mais je soutiens qu'il y a des cas où un buveur modéré est pire qu'un ivrogne.

M. WHITE (Hasting-Est) : Ne me regardez pas.

M. LONGLEY : Je parle, cela va sans dire, de la force de l'exemple. Si l'on rencontre un pauvre ivrogne méprisé, imbécile, couvert de haillons, qui chancelle dans les rues, les gens ne le prennent point pour justifier leur habitude de boire ; ils le regardent comme un avertissement. Mais si vous voyez un homme respectable, qui boit quand cela lui plaît, qui, peut-être, ne boit qu'une fois par semaine ou une fois par mois, cet homme, on s'empresse de le prendre pour modèle et d'autres se croient, pour cela justifiables de boire plus fort, de sorte que, comme exemple, l'influence du buveur modéré est pire que celle de l'ivrogne. On ne nie pas que l'ivrognerie conduit annuellement à la tombe au moins 4,000 personnes, sur une population de 4,000,000 d'habitants. Ces personnes étaient d'abord, des buveurs modérés, dans les rangs desquels on a recruté les ivrognes.

Il y a, chez nos adversaires, des hommes qui se disent amis de la tempérance et qui vaudraient nous faire croire qu'ils travaillent avec nous. Nous savons que ce ne sont pas là des amis. Je ne veux pas censurer injustement le ministère, mais je suis quelque peu surpris qu'il n'aide pas les auteurs de cette entreprise de cette influence qu'un gouvernement supporté par quatre-vingts voix de majorité, peut toujours donner.

Je comprends que la position du gouvernement est délicate, mais j'aurais préféré qu'il eut jeté son influence dans le bon plateau.

Je ne ferai pas de prédictions, mais il me semble que l'on doit arriver à ce résultat : que, quelles que soient les opinions qui divisent les hommes sur la politique, le temps n'est pas éloigné où ceux qui ont pris intérêt à la tempérance et croient que c'est une question plus importante que toute mesure qui a en vue le bien-être de notre population, s'uniront véritablement pour soumettre, avant longtemps, ce projet au peuple.

Si nous pouvions soulager notre pays de ce lourd fardeau, si nous pouvions

M. LONGLEY.

supprimer les taxes, les misères qu'entraîne le trafic des liqueurs, nous serions alors heureux, vertueux et libres.

J'espère que l'amendement sera rejeté comme il doit l'être, et que l'adoption d'une mesure dont le but est d'encourager la sobriété et la vertu publiques, ne sera pas rendue difficile par la proposition artificieuse que j'ai cherché à combattre de concert avec d'autres.

M. WHITE (Cardwell) : Je ne me lèverais certainement pas pour parler à ce moment avancé de la session, si je pouvais donner mon vote sur cette motion sans en dire un mot. Il me semble que l'honorable député d'Annapolis (M. Longley) a oublié que la question présentée à la Chambre n'est pas de savoir si la tempérance est un bon ou un mauvais principe, mais si cet amendement sera avantageux à l'application de cette loi, ou autrement. J'ai été heureux d'entendre l'honorable député de Middlesex-Ouest (M. Ross) qui fait autorité sur cette matière, et l'honorable député d'Annapolis, dire qu'ils n'étaient pas en faveur d'une loi prohibitive des liqueurs, parce qu'ils ne croient pas que l'opinion publique soit assez avancée, dans ce pays, pour justifier la mise en force d'une telle loi. Je me rappelle que, lorsque j'ai été défait, il y a environ six ans, j'ai exprimé précisément ces idées là, et, lors de ma première lutte à Montréal, toute l'association électorale de tempérance était contre moi, parce que, lorsque les membres de cette association sont venus me trouver, je leur ai dit franchement que, bien que je fusse disposé à travailler de toutes mes forces pour encourager la tempérance, je ne croyais pas que l'opinion publique dans ce pays fût assez prononcée pour avoir une loi prohibitive des liqueurs, et qu'en conséquence, je ne voterais jamais pour une loi que je ne croyais pas avantageuse au peuple lorsqu'elle a été passée. Maintenant, que nous propose-t-on ce soir ? Nous avons eu, dans ce pays, une loi dont l'application était facultative pendant plusieurs années. Cette loi a été adoptée dans presque la moitié des comtés d'Ontario et dans plusieurs comtés de la province de Québec.

Quels résultats avons-nous obtenus par l'application de cette loi dans ces comtés ? Elle n'a pas eu les résultats désirables dont nous a parlé si éloquemment l'honorable député d'Annapolis. Cette loi n'a pas

supprimé l'usage des liqueurs enivrantes ; elle a simplement amené le libre-échange dans les liqueurs de la pire espèce. La chose est tellement évidente que, dans presque tous les comtés où la loi a été adoptée, sa mise en vigueur pendant quelques mois a porté ceux qui l'avaient fait passer à revenir sur leur décision et à la rejeter un an ou deux plus tard.

Personne, je le pense, n'osera dire que, si la simple adoption de cette loi dans un comté avait l'effet d'arrêter la vente et l'usage des boissons enivrantes et d'amener les résultats dont nous a parlé l'honorable député d'Annapolis, nous ne devrions pas employer tous les moyens pour avoir cette loi.

Mais l'expérience qu'on en a faite ne nous a pas portés à penser ainsi, surtout en ce qui concerne la province d'Ontario. Pourquoi ? Pour la simple raison que, d'après moi, elle ne peut pas réussir ; et vous penserez tous comme moi, à moins que l'opinion publique ne se prononce fortement en faveur d'une loi de cette nature. Je ne veux pas dire cette espèce d'opinion publique que produit une simple majorité de personnes qui sont appelées à voter, je ne veux pas dire cette espèce de sentiment produit par l'excitation du moment, ou produit par les armes que l'on emploie dans ces occasions et qui, je le pense, sont convenablement employées, par les avocats sincères de cette question, mais je veux dire, à moins que nous ayons la majorité des personnes, et, de la façon que l'exigerait cet amendement, le résultat de la passation d'une telle loi serait simplement d'arrêter la vente légale des boissons enivrantes, sans en empêcher la vente réelle.

Cet état de choses existant, je crois qu'il n'est pas dans l'intérêt de la tempérance que cette loi soit appliquée dans les comtés où l'on ne s'est pas fortement prononcé en sa faveur, de manière à justifier l'opinion qu'on devrait la mettre en vigueur.

Maintenant, je ne crois pas qu'une simple majorité des votes—c'est-à-dire la majorité de ceux qui se rendent aux bureaux de votation—soit une preuve de ce sentiment.

L'honorable député d'Annapolis nous a dit que, dans la Nouvelle-Ecosse, où il existe une loi de licence, qu'il dit être

meilleure que celle-ci, on peut accorder une licence seulement lorsque l'on a le consentement des deux tiers de tous les électeurs dont les noms figurent sur la liste électorale. C'est là, en substance, le principe que l'on cherche à faire prévaloir par l'amendement, excepté qu'il va beaucoup plus loin.

Je ne puis pas voir la distinction que l'on cherche à faire entre l'exigence d'un nombre arbitraire pour permettre l'octroi d'une licence, et le refus d'une licence. Je répète que, si je croyais qu'il fût possible d'arrêter l'usage des boissons enivrantes par l'adoption de l'acte de Scott par une simple majorité dans un comté, je le supporterais de tout cœur. Je suis partisan de l'abstinence totale, et j'emploie l'influence dont je puis disposer à mettre ce principe en vigueur.

Je déplore les maux que cause l'intempérance tout autant que ceux qui combattent cet amendement avec le plus d'ardeur. J'ai toujours supporté, comme journaliste, l'adoption de lois d'une application facultative partout où elles ont été proposées et où mon influence pouvait se faire sentir ; mais une étude sérieuse de cette question, étude à laquelle je me suis livrée plus de trente ans, pendant lesquels j'ai pu voir toutes les phases par lesquelles a passé le mouvement relatif à la tempérance, m'a convaincu que l'on ne peut faire cesser l'habitude de boire que les gens ont contractée, par la passation d'un règlement, adopté par une majorité de hasard, défendant la vente en détail de boissons enivrantes dans des localités particulières.

Le fait que ces lois n'ont produit aucun résultat dans le passé, a porté préjudice au mouvement relatif à l'intempérance. Il n'y a qu'un sentiment fortement prononcé en faveur de la tempérance qui puisse nous permettre de rendre la loi plus énergique, et c'est parce que je suis convaincu de ce fait, que je vote pour l'amendement.

M. HUNTINGTON : Je n'ai qu'une remarque à faire. D'autres l'ont faite avant moi et il me semble que cette remarque ne devrait pas laisser indifférent l'honorable député qui a proposé cet amendement. On fait maintenant l'expérience de l'acte, et je me permettrai de demander à l'honorable monsieur de le laisser fonctionner pendant quelque temps encore. Il me semble que l'adoption de cet amendement, aura l'effet d'annuler la loi que

nous avons passée récemment à la demande d'un grand nombre de citoyens de ce pays, et cela, avant que l'on ait pu s'assurer si cet acte peut ou non amener de bons résultats.

SIR SAMUEL L. TILLEY : La difficulté que j'ai éprouvée à ce sujet, est simplement celle-ci : Nous savons, et tout le monde sait parfaitement bien, que depuis 1873 à 1878, le pays s'est agité d'une extrémité à l'autre pour savoir quelle était la meilleure mesure qu'il pourrait adopter pour la suppression de l'intempérance. Tout cela a abouti à la passation, par ce parlement, d'un acte qui semble avoir été accepté par les deux côtés de la Chambre. L'acte a été passé en 1878, et la première élection qui fût faite en vertu de ses dispositions, a eu lieu dans la ville de Frédéricion. Cet acte a été mis en force et l'on a immédiatement questionné sa constitutionnalité. Le résultat de tout cela a été que, bien que cet acte ait été en vigueur depuis 1878, nous n'avons pu en faire l'expérience, comme ça été le cas pour l'acte Dunkin. J'espère que l'on nous permettra de nous assurer si l'acte peut avoir de bons résultats, et, à cause de cela, je serais peiné si l'amendement de l'honorable député d'York-Est devenait loi. Ayant déjà proposé, dans cette Chambre une mesure qui, je le crois, devra donner de l'emploi au peuple et rendre les masses plus heureuses et les mettre dans une meilleure condition, je désire naturellement voir adopter une proposition qui, tout en augmentant leurs épargnes, les délivrera de la tentation. En conséquence, je me crois obligé de voter contre l'amendement de l'honorable député d'York-Est.

M. BRECKEN : Je suis en faveur du principe émis dans l'amendement proposé par l'honorable député d'York-Est, mais je ne puis l'appuyer de mon vote, pour la raison que l'île du Prince-Edouard occupe une position particulière. Nous n'aurions aucun moyen de nous assurer, en vertu de notre système électoral actuel, si la majorité des électeurs ont voté oui ou non sur cette question. Un grand nombre des habitants de l'île sont en faveur de la mesure telle qu'elle est, et, en conséquence, je ne puis pas supporter l'amendement.

M. GILLMOR : Je suis tout à fait convaincu, d'après ce que je vois, que les honorables députés ne sont pas disposés à

M. HUNTINGTON.

entendre de discours sur la question qui occupe maintenant la Chambre.

S'ils veulent m'entendre, cependant, je promets que je ne laisserai pas longtemps leur patience.

Je partage l'opinion de l'honorable ministre des finances, quant aux effets de cet amendement, sur l'acte de tempérance. Mais il était tout à fait inutile, pour lui, d'en référer à sa fameuse politique nationale.

Je ne m'enthousiasme pas à propos de la question de prohibition ; l'expérience que j'en ai faite, dans le Nouveau-Brunswick, a eu pour effet de me rendre prudent.

Mais les honorables députés doivent savoir que ceux qui travaillent pour cette cause de l'abstinence, travaillent aussi dans le but de mettre l'opinion publique, à leur niveau.

Leurs efforts, après plusieurs années de travail, ont eu pour résultat d'assurer l'adoption de l'acte de tempérance par la législature. Il a fallu deux ans pour établir la constitutionnalité de la loi. Après cette décision, je pense qu'il serait imprudent et injuste d'essayer à détruire l'acte, en adoptant cet amendement. L'épreuve seule nous dira si la loi atteint ou n'atteint pas le but que se sont proposés ses auteurs.

Si cet amendement est adopté, il aura l'effet de rendre le bill inefficace, et l'on ferait aussi bien de le révoquer. Il vaut mieux, pour tous, qu'on fasse maintenant l'expérience de cette loi, sinon, il y aura de grands mécontentements et il s'en suivra certainement des dissensions.

La loi a déjà été adoptée par six comtés populeux, au Nouveau-Brunswick ; les votes enregistrés n'étaient pas nombreux, mais la majorité en faveur de l'adoption de cette loi a été de quatre ou cinq contre un.

Il faut, il n'y a pas à le nier, que la grande majorité fasse l'expérience de cette loi, pour voir si nous pouvons l'appliquer avec succès ou non, et le meilleur moyen d'arriver à ce but, c'est de donner cette loi au pays sans l'amendement.

On fait motion :

Que le dit bill subisse maintenant sa troisième lecture.—(M. *Bowell.*)

On propose l'amendement suivant qui est mis aux voix :

Que le bill ne subisse pas maintenant sa

troisième lecture, mais qu'il soit renvoyé à un comité général, avec instruction de l'amendé et en y insérant la clause suivante :

“ La 57e section du dit acte de tempérance du Canada de 1878 est par le présent abrogé, et la clause suivante la remplace. Si la majorité de tous les électeurs, dont les noms sont sur les listes des électeurs, employées à ces bureaux de votation, votent pour la pétition, cette pétition sera regardée comme adoptée, mais non autrement, et l'officier rapporteur fera en conséquence son rapport au gouverneur-général en conseil.”—(M. Boulbee.)

La Chambre se divise ainsi : pour 96 ; contre, 73.

Pour :

Messieurs

Angers	Kirkpatrick
Anglin	Kranz
Arnell	Lane
Baby	Langevin
Bannerman	LaRue
Barnard	Macmillan
Beauchesne	McCallum
Béchar	McCarthy.
Benoit	McCuaig
Bergeron	McGreevy
Bergin	McInnes
Bolduc	McLennan
Boulbee	McQuade
Brooks	Malouin
Bunster	Masson
Bunting	Massue
Cameron (Victoria-N.)	Merner
Carling	Mongenais.
Caron	Mousseau
Cimon	O'Connor
Cockburn (N'land O.)	Orton
Coughlin	Patterson (Essex)
Coupal	Perrault
Coursol	Pinsonneault
Cuthbert	Platt
Daly	Plumb
Daoust	Pope (Queen, I. P. E.)
Dawson	Rinfret
DeCosmos	Robinson
Desaulniers	Rochester
Desjardins	Routhier
Doull	Royal
Draw	Ryan (Montréal Centre)
Dugas	Rykert
Dumont	Shaw
Elliot.	Stephenson
Ferguson	Tassé
Fitzsimmons	Tellier
Fortin	Thompson (Cariboo)
Girouard (Jacq. Cartier)	Vanasse
Girouard (Kent, N. B.)	Wallace (Norfolk S.)
Grandbois	Wallace (York O.)
Hesson	Weldon
Houde	White (Cardwell)
Hurteau	White (Hasting-E.)
Jones	Williams
Kaulbach	Wiser
Keeler	Wright.—96.

CONTRE :

Messieurs

Allison	King
Bain	Lantier
Bill	Laurier
Blake	Longley
Borden'	Macdonald (Vict., C.B)
Bourassa	McDonald (Pictou)
Boarbeau	McDonald (Vict., N.-E)
Bowell	Macdonell (LaJark-N)
Breöken	Mackenzie
Brown	Macdougall
Burpee (St. Jean)	McRory
Burpee (Sunbury)	Méthot
Cameron (Huron Sud)	Mills
Cartwright	Montplaisir
Casey	Oliver
Casgrain	Olivier
Charlton	Paterson (Brant Sud)
Chandler	Pickard
Cockburn (Muskoka)	Poupore
Colby	Robertson (Shelburne)
Connell	Rogers
Costigan	Ross (Dundas)
Farrow	Ross (Middlesex Ouest)
Fiset	Rouleau
Fleming	Rymal
Flynn	Schultz
Fulton	Scriver
Gigault	Skinner
Gillmor	Smith (Selkirk)
Guthrie	Sprule
Haddow	Thompson (Haldimand)
Hilliard	Tilley
Holton	Trow
Hooper	Tupper
Huntington	Wade
Ives	White (Renfrew Nor?)
Killam	—73.

La motion est adoptée.

A six heures, l'Orateur laisse le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR.

La Chambre se forme en comité général, et fait rapport du bill tel qu'amendé.

On propose la troisième lecture du bill. M. ROSS (Middlesex-Ouest) : Je propose en amendement que le bill ne subisse pas maintenant sa troisième lecture, mais qu'on le renvoie à trois mois. Je crois que la Chambre, en examinant de nouveau la question, disposera sommairement de l'amendement qui vient d'être adopté, et c'est pour cette raison que je propose mon amendement.

M. BLAKE : Je crois que l'amendement de l'honorable député d'York-Est (M. Boulbee), détruit le bill et, en conséquence, je voterai pour le renvoi à trois mois.

M. ANGLIN : Le bill est basé sur la

présomption que la majorité de la population, dans un district, pourra mettre l'acte en vigueur. Ceux qui examinent cette question à un point de vue raisonnable, trouveront que le bill tel qu'il est, est juste et convenable. Je ne suis pas protectionniste; je suis tout à fait opposé à la prohibition; mais je crois que le bill, tel qu'amendé par la motion de l'honorable député d'York-Est (M. Boulbee), sera des plus efficaces.

M. McCUAIG: J'ai été membre pendant près d'un demi-siècle, de la société d'abstinence totale, et j'ai pris une part active au mouvement de la tempérance. Après avoir fait, dans mon comté, pendant un an et demi, l'expérience de l'acte Dunkin, j'en suis venu à la conclusion que c'était une affaire complètement manquée. La consommation des boissons éivrantes a été beaucoup plus considérable qu'auparavant. Dans la ville de Picton, où je réside, on vend du whiskey en quarante endroits. Je regrette de voir que c'est un des résultats de cette législation; mais la chose est vraie, et je voterai pour l'amendement de l'honorable député d'York-Est (M. Boulbee). Nous ne pouvons pas faire de lois de façon à rendre les hommes sobres, tant que les comtés adjacents vendront des liqueurs et tant que nous retirerons de grands revenus de ce commerce. Je suis obligé de dire que je regarde comme une affaire manquée toute loi faite dans le but de restreindre la vente et la consommation des liqueurs alcooliques.

Il est proposé :

Que le dit bill subisse maintenant sa troisième lecture.—(M. *Bowell*.)

Il est proposé comme amendement :

Que le dit bill ne subisse pas maintenant sa troisième lecture, mais qu'il soit renvoyé à trois mois.—(M. *Ross, Middlesex-Ouest*.)

La Chambre se divise ainsi : pour 54 ; contre, 85.

POUR :

Messieurs

Allison	Hooper
Bain	Huntington
Blake	Ives
Borden	King
Bourassa	Lantier
Bourbeau	Laurier
Bowell	Longley
Brown	McDonald (Vict., N.-E.)

M. ANGLIN.

Burpee (Saint-Jean)	McRory
Burpee (Sunbury)	Oliver
Cameron (Huron-Sud)	Olivier
Cartwright	Paterson (Brant-Sud)
Casgrain	Pickard
Charlton	Robertson (Shelburne)
Cockburn (Muskoka)	Rovers
Colby	Ross (Dundas)
Connell	Ross (Middlesex-Ouest)
Fiset	Ryan (Montreal Centre)
Fleming	Rymal
Fulton	Schultz
Geoffrion	Scriven
Gault	Skinner
Gunn	Sproule
Guthrie	Thompson (Haldimand)
Haddow	Tilley
Illiard	Trow
Holton	Tupper—54.

CONTRE :

Messieurs

Abbott	Kranz
Anglin	Langevin
Arkell	LaRue
Baby	Little
Baker	Macdonald (Vict., C B)
Banzerman	McDonald (Pictou)
Barnard	Macmillan
Beauches.e	McCallum
Benoit	McCarthy
Bergin	McCuig
Bolduc	Macdougall
Boulbee	McGreavy
Brooks	McLennan
Bunting	McQuade
Cameron (Victoria-N)	Malouin
Carling	Masson
Caron	Mer er
Cimon	Méthot
Coughlin	Mongenais
Coursol	Montplaisir
Currier	Orton
Cuthbert	Patterson (Essex)
Daly	Perreault
Daoust	Pinsonneault
Dawson	Platt
DeCosmos	Plumb
Desaulniers	Pope (Queen, I. P.-E.)
Desjardins	Richey
Doull	Rifret
Drew	Robinson
Dugas	Rouleau
Dumont	Routhier
Elliott	Rykert
Ferguson	Shaw
Fitzsimmons	Stephenson
Fortin	Thompson (Cariboo)
Girouard (Jacq. Cartier)	Wallace (Norfolk-S.)
Grandbois	Wallace (York-O.)
Hesson	Weldon
Houde	White (Cardwell)
Jones	Williams
Keeler	Wiser.—85
Kirkpatrick	

L'amendement est rejeté.

La motion principale est adoptée.

Le bill est lu la troisième fois et passé.

BILL A L'EFFET D'AMENDER L'ACTE
CONCERNANT L'INSPECTION
DU PÉTROLE.

[BILL No. 123.]

(M. Baby.)

SECONDE ET TROISIÈME LECTURES.

Lecture est faite de l'ordre de seconde lecture.

M. BLAKE : Y a-t-il d'autres changements essentiels, à part ceux qui ont été discutés relativement à la force de preuve ?

M. BABY : Non ; les seuls changements sont ceux que j'ai indiqués relativement à la force de preuve de combustion. Afin d'obtenir de l'huile canadienne de meilleure qualité, la force de preuve a été élevée de 105° à 115°. Ensuite, la responsabilité de l'inspection du pétrole est transférée de l'officier du revenu au commerçant et au marchand en détail, afin que l'on puisse constater si l'huile est réellement ce qu'annonce l'étiquette. Ainsi, au lieu de jauger les barils, comme le veut l'ancienne loi, ce qui était fort mal commode pour l'importateur et le détaillant, on les pesera désormais. Je crois que cette manière de procéder est avantageuse. On sait qu'il y a, entre l'huile américaine et l'huile canadienne, une différence de cinq à sept degrés. Nous avons élevé le degré de preuve de combustion afin de prévenir les explosions et pour nous assurer qu'on ne mettra sur le marché que de l'huile offrant des garanties contre tout danger.

Dans tous les pays où l'on fait usage du pétrole, on exige la preuve de combustion pour constater si l'huile ne contient point de ces matières explosives qui la rendent dangereuse. En vertu de cette loi, tous les officiers emploieront les mêmes instruments de vérification, en sorte que l'inspection sera faite d'une manière uniforme. S'il survenait quelque malentendu entre l'officier du revenu, l'importateur, le raffineur ou le marchand en détail, la question serait réglée au bureau central.

M. SCRIVER : J'ai compris que l'honorable ministre du revenu de l'intérieur a dit que chacun admettait la nécessité d'établir une distinction, dans la preuve de combustion, pour l'huile américaine. D'autre part, je crois que l'honorable député de Stanstead prétend que cette distinction n'est aucunement nécessaire et j'admets parfaitement cette pré-

attention. Rien, dans toutes les expériences que j'ai vu faire—et qui, je crois étaient sérieuses—ne justifie cette distinction. Je regrette que l'honorable ministre—pour des raisons qu'il pense certainement suffisantes—ait cru devoir élever le degré de preuve de 115e, chiffre recommandé par l'honorable député de Stanstead, à 120e. Si l'honorable ministre eût adopté le premier de ces chiffres, nous qui demeurons sur la frontière, nous aurions pu importer une huile américaine qui, jusqu'à présent, n'a été la cause d'aucun accident. Une différence de cinq degrés nous empêchera de nous procurer cette huile et portera préjudice à ceux qui la préfèrent. Cette mesure aura, je crois, pour effet d'accorder aux marchands canadiens une protection nouvelle en sus de celle qu'ils ont déjà et qui me semble pleinement suffisante.

M. BABY : Avec les degrés de preuve que nous avons adoptés, il y a certainement une raison pour établir une distinction entre l'huile américaine et l'huile canadienne, à cet égard. Nous avons eu soin de faire faire des expériences sérieuses. A cet effet, nous nous sommes assuré les services d'hommes compétents des Etats-Unis et qui sont eux-mêmes inspecteurs. Le degré de preuve actuel n'exclut pas l'huile américaine. L'huile dont veut parler l'honorable monsieur supporte beaucoup plus de 1150, puisqu'elle ne prend feu qu'à 1250. C'est l'huile de Downer, de Boston, qui est fort en usage dans les cantons de l'Est. Le département s'est mis en correspondance suivie avec cette maison qui est parfaitement satisfaite du degré de preuve fixé pour le bill. Ce degré n'exclura pas cette huile, ni aucune autre bonne huile américaine. Il pourra exclure les huiles qui contiennent des matières explosives et dangereuses.

En élevant le degré de densité et de combustion de l'huile canadienne, nous espérons garantir à nos marchés une huile de meilleure qualité et qui ne fera pas explosion.

M. WRIGHT : J'achète ordinairement à New-York une huile appelée huile astrale qui donne une lumière parfaitement agréable. L'an dernier, je commandai une certaine quantité de cette huile, suivant ma coutume, et je constatai qu'elle ne supportait point la preuve fixée par les réglemens.

Je me rendis à la douane afin de m'assurer pourquoi cette belle huile que j'employais depuis dix ans, sans avoir jamais eu d'accidents, était subitement devenue si dangereuse et, si le danger existait réellement, je me proposais de la renvoyer à New-York. Je voulais savoir aussi quel était le chimiste qui avait déclaré cette huile si dangereuse.

On me fit entrer dans une chambre où il y avait plusieurs cornues et où je trouvai un monsieur, antérieurement employé des postes, qui fit la preuve. Je trouvai assez étrange qu'un homme qui, j'en étais sûr, n'avait aucunes connaissances spéciales en chimie, fût chargé de faire pareilles expériences.

—“ Quelle connaissance spéciale avez-vous de ces questions ? ” lui demandai-je.

—“ Oh ! me répondit-il, on nous fournit des canules et des cornues. ”

—“ Mais étant données les canules et les cornues, où est le chimiste chargé de faire les expériences ? ”

Il me regarda en silence et me montra encore les cornues. C'était une véritable scène de *l'Alchimiste*. Je m'en allai un peu confus, mais parfaitement édifié sur la question. Je dus renvoyer mon huile à New-York, parce qu'au dire de l'homme aux cornues, elle n'était pas dans les conditions voulues pour la loi, et bientôt l'on m'envoya une huile différente et plus coûteuse.

M. COLBY : Les observations de l'honorable monsieur sont parfaitement justes. La loi de l'an dernier, en exigeant 130° de preuve de combustion, excluait l'huile de Pratt qui donne une lumière magnifique. Pour se conformer aux exigences de la loi, il fallait nécessairement acheter, du même fabricant, une huile spéciale.

L'huile que mon honorable ami a longtemps employée supporte la preuve de combustion de 150° et la preuve de vaporisation de 130°. L'huile qu'il a subé-quentement achetée du même fabricant, lui a coûté trois ou quatre centins, par gallon, de plus que l'autre et n'éclairait pas aussi bien.

Un inspecteur de New-York qui a quinze ans d'expérience, m'assure que l'huile qui supporte la preuve de combustion de 150°, l'huile blanche si renommée, sera admise à la preuve de 120°, en sorte que mon honorable ami ne subira plus les inconvénients dont il se plaint.

M. WRIGHT.

Je crois qu'aux Etats-Unis, il y a trois ou quatre catégories d'huiles. L'huile que l'on exporte le plus ordinairement supporte la preuve de combustion de 110° ; on s'en sert beaucoup en Angleterre et dans d'autres pays étrangers. Je crois que c'est une huile inflammable et très dangereuse qui n'aurait pu être admise en Canada sous l'ancien règlement fixant 105° comme preuve de combustion.

Il y a une autre huile supérieure qui supporte 150° et ressemble à l'huile astrale de Pratt.

Les qualités supérieures d'huiles à brûler et peut être les plus avantageuses pour le consommateur, ne sont pas exclues par le degré de vaporisation de 120°.

Je n'ai aucunement modifié mes opinions relativement à la sûreté des deux huiles, canadienne et américaine. Je crois que celles qui supportent la même preuve de combustion sont également sûres. Le pyromètre sert à constater la présence de la gazoline, de la benzine, du naphte et autres matières inflammables.

Si, à 110°, on ne constate pas de vaporisation, ces substances ne sont pas présentes en quantités dangereuses. Conséquemment, je crois que les deux huiles n'offrent pas plus de danger l'une que l'autre.

Il peut y avoir une légère différence entre les deux, parce que les spécialistes prétendent qu'une partie de la gazoline peut être tenue en suspens et mécaniquement unie à la paraffine. Mais l'honorable ministre ayant soigneusement étudié cette question et se montrant disposé à se rendre aux justes demandes des députés, je n'insisterai pas sur cette distinction purement théorique.

J'ai dit hier que si je me trompais, si la nouvelle loi présentait des inconvénients, si nous étions obligés d'acheter des huiles spéciales, je reviendrais sur cette question avec plus d'insistance, dans le cours de la session prochaine, et m'efforcerais d'obtenir justice.

Mais, somme toute, l'honorable ministre ayant introduit d'excellentes dispositions dans ce bill, particulièrement en ce qui regarde l'inspection du pétrole, je voterai avec lui.

A première vue, on ne s'explique pas bien pourquoi les frais d'inspection de l'huile canadienne sont de 10 centins par

baril, et ceux de l'huile américaine de 30 centins. La différence est peut-être trop forte. Mais une des raisons est que l'huile canadienne est inspectée en quantités considérables.

L'honorable ministre veut, je crois, que cette division du service public fasse ses dépenses. Il veut retirer de cette source un revenu suffisant pour couvrir les dépenses du service, et je crois que l'inspection étant plus coûteuse sera mieux faite. Aussi, bien que toute la question eût pu, selon moi, être mieux réglée, je ne m'opposerai pas à cette clause, persuadé que l'honorable ministre désire se rendre aux désirs de la Chambre et du pays et que, somme toute, le bill est satisfaisant.

Le bill subit la deuxième lecture, est examiné en comité général, rapporté, lu une troisième fois et adopté.

SUBSIDES—ADOPTION FINALE.

Les résolutions rapportées du comité des subsides sont examinées de nouveau.

Les résolutions 230, de 252 à 259 et 261 (3 mai) subissent la deuxième lecture et sont adoptées.

“ Résolution 276, montant requis pour les dépenses contingentes du haut commissaire du Canada, à Londres, \$4,000.

M. BLAKE : Je crois que la somme de \$14,000 demandée pour le haut commissaire du Canada à Londres, est excessive. Pareille somme n'est aucunement proportionnée aux ressources du pays. L'ambassadeur américain près la cour de Saint-James ne reçoit que \$17,500 et demander \$14,000 pour notre agent à Londres, c'est, selon moi, dépasser toutes les bornes.

Je propose donc en amendement :

“ Que la dite résolution ne soit pas adoptée, mais qu'il soit résolu, que \$10,000 de traitement pour l'agent à Londres, plus \$4,000 par année, pour loyer et frais de représentation, en tout \$14,000, constituent une demande excessive.”

SIR SAMUEL L. TILLEY : Il a été fort clairement expliqué comment cette nomination économisera au Canada une somme très considérable. A ce propos, je ferai observer que le lieutenant-gouverneur d'Ontario reçoit un traitement de \$10,000 par année, qu'on lui fournit le logement, le combustible et plusieurs autres avantages qui représentent beaucoup plus de \$4,000 par année.

Je crois que le traitement du représentant du Canada à Londres doit bien être au moins égal à celui du lieutenant-gouverneur d'Ontario.

M. BLAKE : Je ne suis aucunement disposé à admettre que cet agent mérite un traitement double du vôtre.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Cette comparaison ne dit rien, parce qu'on suppose toujours que les ministres canadiens travaillent par patriotisme et non point en vue de considérations pécuniaires. On sait que les gérants de certaines institutions monétaires reçoivent des traitements annuels de \$20,000 à \$25,000. Je crois donc que la somme demandée est comparativement faible et j'espère que la Chambre ne soutiendra pas la proposition de mon honorable ami.

Il est proposé :

Que la dite résolution soit maintenant lue une seconde fois et adoptée.—(Sir Samuel L. Tilley.)

Il est proposé comme amendement : (M. Blake). (Voir ci-dessus).

Le vote est pris : — Pour, 48 ; contre, 14.

POUR :

Messieurs

Anglin	Haddow
Bain	Holton
Blake	Huntington
Borden	Killam
Bourassa	King
Brown	LaRue
Burpee (St. Jean)	Laurier
Burpee (Sunbury)	Mackenzie
Cameron (Huron-Sud)	Malouin
Cartwright	Mills
Casey	Oliver
Casgrain	Olivier
Chandler	Paterson (Brant-Sud)
Cockburn (Muskoka)	Pickard
Coupal	Rinfret
Dumont	Robertson (Shelburne)
Fiset	Rogers
Fleming	Rymal
Fulton	Scrivier
Geoffrion	Skinner
Gillies	Thompson (Haldimand)
Gillmer	Trow
Gunn	Weldon
Guthrie	Wiser—48.

CONTRE :

Messieurs

Abbott	Longley
Allison	Macdonald (Vict., C.B.)
Angers	McDonald (Cap-Breton)

Arkell	McDonald (Picton)
Baby	McDonald (Vict., N. E.)
Baker	Macmillan
Bannerman	McCallum
Barnard	McCarthy
Beauchesne	McCuiga
Benoit	Macdougall
Bergeron	McGreevy
Bergin	McInnes
Bill	McKay
Bolduc	McLennan
Boultebe	McLeod
Bourbeau	McQuade
Bowell	McRory
Brooks	Masson
Bunting	Massue
Cameron (Victoria N.)	Merner
Carling	Méthot
Caron	Mongenais
Cimo	Montplaisir
Colby	Mousseau
Connell	O'Conor
Coursol	Orton
Currier	Quimet
Cuthbert	Patterson (Essex)
Daly	Perrault
Daoust	Pinsonneault
Dawson	Platt
Désaulniers	Plumb
Desjardins	Pope (Compton)
Drew	Pope (Queen, I. P.-E.)
Dugas	Richey
Elliott	Robertson (Hamilton)
Ferguson	Robinson
Fitzsimmons	Rouleau
Gigault	Routhier
Girouard (Jacq. Cartier)	Royal
Girouard (Kent, N. B.)	Ryan (Marquette)
Grandbois	Rykert
Hesson	Schultz
Hilliard	Shaw
Hooper	Sproule
Houde	Stephenson
Hurteau	Tassé
Ives	Tellier
Jones	Thompson (Cariboo)
Keeler	Tilley
Kilvert	Tupper
Kirpatrick	Wade
Kranz	Wallace (Norfolk Sud)
Lane	Wallace (York-Ouest)
Langevin	White (Cardwell)
Lantier	Williams
Little	Wright.—114.

La motion est rejetée.

La résolution subit la deuxième lecture et est adoptée.

Les résolutions de 277 à 317 subissent la seconde lecture et sont adoptées.

Résolution 318, Cow Bay—Pour payer à MM. Archibald et compagnie des travaux exécutés en 1876, \$5,974.30.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Je voudrais bien savoir pourquoi l'on produit cet item après quatre ans. Autant que je me rappelle, il y a trois ou quatre ans, le gouvernement acheta les construc-

tions et paya un prix considérable. Ou je me trompe fort, ou il s'agit ici d'une vieille réclamation que l'ancien gouvernement avait examinée et trouvée déraisonnable.

M. LANGEVIN : Le gouvernement a examiné cette réclamation il y a trois ans. En 1875, les honorables messieurs de la gauche achetèrent ces constructions et, en 1876, elles furent endommagées dans une tempête. M. Archibald, craignant que les constructions fussent emportées, dépensa \$5,974 pour protéger sa propriété et celle du gouvernement. L'ingénieur, M. Perley, a fait, à ce sujet, plusieurs rapports dans lesquels il déclare que si les travaux de protection n'avaient pas été exécutés, la propriété du gouvernement aurait couru le danger d'être détruite. Au mois d'août, l'an dernier, M. Tomlinson, ingénieur du département de la marine et des pêcheries, fit également rapport que les travaux exécutés par M. Archibald, bien qu'ayant, pour objet, dans son idée, de protéger sa propriété personnelle, avaient rendu un service considérable au gouvernement en empêchant des dégâts considérables et que, par suite, la réclamation était juste et raisonnable. C'est d'après ces rapports que le gouvernement demande ce crédit.

M. MACKENZIE : Dans tous les cas où l'ancien gouvernement a rejeté une réclamation, le gouvernement actuel semble tenir à reprendre la question et à payer. Si je ne me trompe pas, c'est le vingtième cas du même genre et une liste de toutes ces réclamations, indiquant les raisons pour lesquelles on les a payées, serait, en vérité, un document curieux.

M. Archibald a cru qu'il avait le droit de compléter nos travaux sans consulter le gouvernement. Nul doute que ces constructions ont amélioré notre quai ; mais M. Tomlinson n'a aucune raison de dire qu'il aurait cédé sans cela. MM. Archibald et compagnie se mirent à l'œuvre et firent des dépenses que je n'avais pas jugées nécessaires et c'est pourquoi je rejetai leur réclamation.

Les raisons que l'honorable monsieur donne pour y faire droit ne me semblent pas suffisantes. Il est vrai que les honorables messieurs de la droite ont gagné un partisan et que j'en ai perdu un, vu que M. Archibald avoua son intention de combattre le gouvernement aux dernières élections générales, parce que j'avais rejeté

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT.

sa réclamation. Il est vraiment pénible que, dans son désir de protéger les intérêts publics, l'ancienne administration ait perdu l'appui de ce partisan intègre et que les honorables messieurs de la droite lui paient \$6,000 pour s'assurer son vote. Cette réclamation n'est aucunement fondée.

La résolution subit la deuxième lecture et est adoptée.

Les résolutions de 319 à 335 subissent la deuxième lecture et sont adoptées.

“Résolution 336, canal Welland, montant requis pour les réparations à Port Maitland, \$25,000.”

M. McLENNAN : Avant que cet item soit adopté, je voudrais dire un mot au sujet du canal Welland et de la route du Saint-Laurent. Relativement au canal, je me contenterai de dire que l'on doit achever les travaux actuels. Toutefois, on n'a encore soumis aucune évaluation des dépenses qu'il faudra faire pour obtenir douze pieds d'eau entre Kingston et Montréal. Je crois aussi qu'aucune dépense dans ce sens ne sera profitable. Selon moi, toutes les dépenses que l'on pourra faire sur les canaux du Saint-Laurent ne diminueront aucunement le prix de transport du blé.

M. CASEY : M. l'Orateur ; est-il régulier de discuter, en ce moment, toute la question des canaux.

M. L'ORATEUR : Il me fait peine d'interrompre l'honorable monsieur, mais je crois qu'il n'est aucunement réglementaire de discuter, en ce moment, la question générale des canaux. Il s'agit présentement de Port Maitland.

M. McLENNAN : Je me sou mets à la décision de monsieur le président.

La résolution subit la deuxième lecture et est adoptée.

La résolution 337 subit la deuxième lecture et est adoptée.

Les résolutions de 338 à 339 subissent la deuxième lecture et sont adoptées, sur division.

Les résolutions de 340 à 350 et de 352 à 367 subissent la deuxième lecture et sont adoptées.

VOIES ET MOYENS.

La Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens.

(En comité.)

“Résolu, Qu'en vue de garantir les subsides accordés à Sa Majesté pour l'année fiscale expi-

rant au 30 juin 1880, la somme de \$1,712,346.-55 soit accordée sur le fonds du revenu consolidé du Canada.—(Sir Samuel L. Tilley.)

“2. Résolu, Qu'en vue de garantir les subsides accordés à Sa Majesté pour l'année fiscale expirant le 30 juin 1881, la somme de \$23,301,208.76 soit accordée sur le fonds du revenu consolidé du Canada.—(Sir Samuel L. Tilley.)

M. BLAKE: Ce crédit comprend, je suppose, la subvention au Canada Central.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Oui.

M. BLAKE: L'honorable monsieur sait qu'il a fait erreur à cet égard en fixant \$800,000 ou \$900,000, tandis qu'il n'a besoin que de l'intérêt de ce montant pour la prochaine année fiscale.

SIR SAMUEL L. TILLEY : C'est probable. Il est fort possible qu'on fasse voter \$35,000 pour l'année au lieu de la somme mentionnée.

M. BLAKE: Mais il le faut.

SIR SAMUEL L. TILLEY: Quand une erreur a été commise, il n'est pas réglementaire de demander un crédit dont on ne veut réellement pas, et de le comprendre dans les voies et moyens. Le montant doit être réduit en conséquence dans le comité des voies et moyens. Mais cette allocation, comme bien d'autres, est inscrite et pourra ne pas être nécessairement dépensée.

M. BLAKE: Alors, il est bien compris que le ministre des finances ne fera voter que le petit montant.

SIR SAMUEL L. TILLEY: Nous arrangerons cela.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT: Il faut que l'honorable ministre comprenne bien qu'il ne s'agit pas ici du budget.

SIR CHARLES TUPPER: L'honorable monsieur ferait mieux, je crois, de nous dire pourquoi, lorsqu'il était ministre des finances, il avait introduit, dans le budget, un état qu'on n'y avait jamais vu auparavant.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT: Quel état?

SIR CHARLES TUPPER: Un état sur lequel j'ai déjà attiré l'attention de l'honorable monsieur et qui n'avait pas de colonne spéciale, comme c'était et c'est encore la coutume; cet état indiquait le montant des allocations imputables au fonds consolidé.

Dans le budget de 1874-75, il confondit les dépenses imputables au capital et celles

qui doivent être imputées au revenu. Par son bill des subsides, pour cette année-là et d'autres, il a porté aux dépenses imputables au revenu plus de \$26,000,000 ou \$27,000,000 imputables au capital.

En 1874-75, le chiffre s'est élevé à plus de \$27,000,000. Je puis établir ce fait par le bill des subsides de l'honorable monsieur, aussi bien que par son budget.

Il n'a jamais pu expliquer pourquoi il donnait à son budget une forme tout à fait inusitée.

Sur les allocations imputables au capital, il prit \$500,000 pour les inscrire au revenu dans les comptes publics, afin de grossir les dépenses très ordinaires faites par ses prédécesseurs, en 1873-74.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : J'avoue que je ne sais trop ce que veut dire l'honorable monsieur. Le budget de 1874-75, soumis par moi-même, se montait à \$24,803,285.10. Or, le montant exact inscrit dans le bill des subsides, statuts de 1874, est de \$26,168,000. L'honorable député de Cardwell (M. White) lorsque l'honorable député de Gloucester lui exposa son erreur, eut la franchise d'admettre qu'il ignorait la différence entre budget et subsides. Il se rétracta dans la *Gazette* de Montréal, mais, pour des raisons qu'il a expliquées alors, il maintint son dire dans le *Hansard*. Mais l'honorable député de Cumberland n'a pas eu la franchise d'admettre qu'il était dans la même ignorance ; en sorte que le grand aristarque de l'ancienne position, l'homme qui a tant critiqué la politique fiscale de l'ancien gouvernement, ne connaît pas le "pont des ânes" des discussions financières qui ont lieu dans cette Chambre ; il ignore le mode suivi pour présenter le budget et les subsides et il n'a pas l'honnêteté d'avouer son ignorance. Il devrait savoir qu'en 1874, je soumis deux budgets—le budget proprement dit et le budget supplémentaire, le tout se montant à \$24,803,285. J'espère que l'honorable ministre des finances vaudra bien, une fois pour toutes, expliquer à son collègue que le bill des subsides et le budget sont deux choses entièrement distinctes—que le bill des subsides ne contient pas un seul des items autorisés par le statut, mais qu'il comprend tous les items imputés d'ordinaire au capital. L'honorable ministre des chemins de fer a mauvaise grâce à

SIR CHARLES TUPPER.

retirer ses paroles qui n'ont pas d'autre sens que celui que je leur donne, en mentionnant le budget soumis en 1875 et qui n'a rien de commun avec le premier budget auquel l'honorable monsieur faisait allusion à la page que je viens de mentionner.

SIR CHARLES TUPPER : L'honorable monsieur trouve commode d'échapper par la tangente en laissant de côté la question principale. J'admets volontiers que, depuis quelque temps, je ne fais pas grande attention aux discussions qui concernent les finances, sachant que mon honorable ami (Sir Samuel L. Tilley) est éminemment capable de se charger de ce soin et étant moi-même fort occupé ailleurs.

En me levant pour répondre à l'honorable monsieur, j'ai pris le chiffre \$26,000,000 dans le bill des subsides. Mais j'aurais été dans le vrai en disant "les statuts" au lieu de "le statut." Dans "les statuts" de 1874-5 je trouverai que le bill des subsides indique une somme de \$26,000,000 à \$27,000,000 imputable au revenu. C'est toute la question.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Non.

SIR CHARLES TUPPER : C'est toute la question. Il fallait accuser mon honorable ami de soumettre un budget extravagant. C'était le but. J'ai répondu à l'honorable préopinant qu'il devait être la dernière personne à formuler accusation pareille, lorsque mon honorable ami est obligé de pourvoir à \$1,600,000 de plus qu'en 1873 pour l'intérêt et le fonds d'amortissement.

Les statuts indiquent, dans le bill des subsides, chaque dollar imputable au revenu. Il me semble que l'honorable préopinant use d'un procédé indigne de lui-même en jouant sur les mots pour avoir la satisfaction de me dire que je connais pas la différence entre "budget" et "bill des subsides." L'honorable monsieur n'aimerait pas, sans doute, à être ainsi traité. Quant à moi, je n'emploierai jamais ces procédés son égard, car il me suffit de le critiquer honnêtement pour lui donner fort à faire.

Ordonné que les résolutions soient adoptées.

La Chambre reprend sa séance.

(En Chambre.)

Les résolutions sont rapportées, lues une seconde fois et adoptées.

BILL DES SUBSIDES.

(Sir Samuel L. Tilley.)

PREMIÈRE LECTURE.

SIR SAMUEL L. TILLEY présente un bill (No. 126) accordant à Sa Majesté certaines sommes requises pour défrayer certaines dépenses du service public, pour les années fiscales expirant respectivement au 30 juin 1880, et au 30 juin 1881, et pour d'autres fins relatives au service public.

Le bill subit la première lecture.

BILL AMENDANT L'ACTE CONCERNANT LE COMMERCE DE BANQUE.

(Sir Samuel L. Tilley.)

SECONDE LECTURE.

Lecture est faite de l'ordre de seconde lecture.

M. DOMVILLE : Cette mesure est fort importante et demande que nous la considérons mûrement avant de la rendre publique. Est-il bien opportun de maintenir les chartes des banques pendant un ou deux ans seulement, afin d'éviter la difficulté que présente l'expiration de ces chartes. Je suis d'opinion que le gouvernement devrait s'emparer de la circulation des banques et en retirer les profits, s'il y en a. Je suis opposé à ce que les billets en circulation constituent une première obligation sur les banques, parce que dès que des rumeurs alarmantes se répandront, les déposants convertiront leurs dépôts en billets. Les banques sortent de leurs attributions légitimes lorsqu'elles acceptent des obligations sur certaines sortes de produits ou de marchandises. L'histoire des banques prouve que ce ne fut jamais l'intention de leur assurer pareil monopole. Les banques ont le droit d'acheter et de vendre du change. Elles ont le droit de spéculer sur l'or et sur les fonds publics ; mais elles ne doivent point spéculer sur des marchandises ou produits divers. Si le bill n'en est pas encore à une phase trop avancée, et vu que la session tire à sa fin, je prierais l'honorable ministre des finances de le remettre à la session prochaine, ce qui nous donnerait du temps pour étudier la question.

M. GUTHRIE : Nul doute que le bill

touche à des questions de la plus haute importance et il devrait être déferé au comité des banques et du commerce. Non-seulement il traite du commerce de banque, mais il touche aussi aux droits de propriété. Les clauses relatives aux entrepôts ouvrent la porte à des fraudes gigantesques.

Les avocats savent fort bien que les juges d'Ontario voient d'un fort mauvais œil le pouvoir qu'ont les banques de s'assurer des garanties au moyen de reçus d'entrepôts. C'est une violation de la loi concernant les hypothèques sur les immeubles, loi qui exige qu'une hypothèque de cette nature doit être enregistrée pour devenir valide.

Le transfert de ces reçus d'entrepôts est une opération purement privée, une sorte de garantie secrète et le système n'est pas de nature à mériter bon accueil ; en tout cas, il est propre à exciter beaucoup de jalousies. Chacun est autorisé à fournir un reçu d'entrepôt.

Sous l'ancienne loi et même d'après le bill, avant qu'il fut amendé, ce droit n'était accordé qu'aux meuniers ou à une ou deux autres catégories de commerçants. On propose de rendre valide tout reçu fourni par un particulier ou une compagnie pour tous effets ou marchandises en possession d'un caution ou cautions, de sorte qu'il suffit à un marchand de transférer une partie de son fonds de commerce à un autre marchand pour obtenir un reçu d'entrepôt.

Le public ne sait rien de l'affaire et les marchandises mentionnées dans le reçu ont ainsi un titre valide. Nous devons mûrement réfléchir avant d'opérer un changement aussi radical.

On propose aussi d'autoriser les banques à prendre des garanties sur toute dette, qu'elle soit ou non à maturité, ou sur une obligation du premier ou du second endosseur d'un billet. L'ancienne loi n'autorisait ce procédé que pour un billet escompté alors.

On a entièrement supprimé la 47ème clause qui prescrivait qu'un connaissement ou un reçu d'entrepôt ne constituent point une garantie valide sur un billet, à moins qu'ils ne soient remis avec le billet.

L'acte propose encore de donner aux banques une obligation sur leur capital pour toute les obligations des propriétaires de ce capital.

L'honorable préopinant a discuté un ou deux autres points. Mais, comme avoat, je trouve qu'avant de discuter ces changements, nous devrions avoir une discussion complète du bill.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Je ne vois pas pourquoi l'honorable député de King (monsieur Domville) s'opposerait à ce que les états des banques soient signés par le président, en présence du gérant. Les présidents sont, en général, trop disposés à se réfugier derrière la responsabilité des gérants. Le président est supposé connaître les affaires de la banque aussi bien que le gérant et on a cru qu'il vaut mieux, comme le prescrit le bill que le premier comptable dresse les états.

Ce qui me fait demander la modification de la clause, relative aux reçus d'entrepôt, c'est la tendance que l'on manifeste à faciliter le commerce en autorisant les banques à faire des avances sur le bois de service, le grain et autres céréales, ainsi qu'aux exportateurs de lani et autres industriels, les ressources d'un chacun étant limitées et le crédit d'un homme dépendant de sa réputation, jusqu'à un certain point. Il est important, pour les commerçants de bonne réputation, que le nouveau bill étende les dispositions de l'ancienne loi et leur permette d'obtenir des avances sur leurs marchandises, quand leur capital est limité. Après mûr examen, après mûre considération, l'on verra que le mot "caution" obvie à l'autre difficulté soulevée par mon honorable ami. Le gouvernement, tout en étant désireux de favoriser notre commerce et nos industries manufacturières a bien pris soin qu'on ne puisse pas mettre les personnes trop confiantes dans une fausse position. Nous pourrions discuter ces diverses clauses lorsque nous nous formerons en comité.

M. DOMVILLE : Je tiens à signaler une erreur qui s'est glissée, sans doute par inadvertance. L'honorable ministre des finances nous dit qu'on a changé l'usage de faire signer les états par le caissier, avant le président, parce que les présidents ont trop l'habitude de se réfugier derrière la responsabilité des gérants. Je crois que cette responsabilité devrait être commune à tous ces officiers et que le président ne devrait signer que sur l'assurance des autres.

M. McLENNAN : Ce bill a été mûrement examiné par les représentants des banques, et je puis dire à mon hono-

rable ami de King (M. Domville) que cet acte est l'affaire des banquiers et non point celle des avocats. Quant aux reçus d'entrepôts et aux connaissements, je crois qu'on devrait en autoriser le transfert ou les prendre comme garanties d'une avance, à toutes fins et aussi librement qu'un billet de banque.

M. SMITH (Selkirk) : Relativement à la déclaration faite par le président et le gérant général, je crois que quand le comptable a approuvé un état, le président et le gérant général devraient être obligés de l'examiner et de s'assurer autant que possible s'il est exact.

Le bill subit la deuxième lecture.

La Chambre se forme en comité général pour examiner le bill en question.

(En comité.)

M. BLAKE : Il y a plusieurs clauses de ce bill que nous ne devrions pas adopter sans nous mettre en communication avec certaines personnes.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Ces clauses ont été soumises à la Chambre il y a plusieurs jours.

M. BLAKE : Nous avons, entre les mains, un exemplaire corrigé du bill dans lequel il y a de nombreux changements. Nos séances durent jusqu'à deux ou trois heures du matin et il a été impossible d'étudier les détails de la mesure. Il y a des clauses pour lesquelles il ne serait vraiment pas convenable de faire de la législation à la vapeur.

M. ABBOTT : Il se présente en effet, plusieurs questions relativement aux connaissements et aux reçus.

La 46ème clause n'a pour but que de faire disparaître certaines ambiguïtés de l'ancienne loi et de rendre la nouvelle loi plus précise en ce qui concerne les reçus d'entrepôt et les personnes qui peuvent les donner.

La 45ème clause a été refondue afin qu'il soit maintenant bien clair que toute personne qui n'est pas entreposeur de profession, peut donner un reçu de cette nature. La même clause explique bien ce que l'on doit entendre par connaissement et pour quels articles on peut le donner.

M. GUTHRIE : Depuis dix ans, il est admis, dans la province d'Ontario, que les entreposeurs seuls peuvent donner ces reçus d'entrepôt.

Il y a deux ou trois entreposeurs qui

donnent des reçus valides ; il y a aussi un meunier et quelques autres personnes de la même catégorie. Tous les reçus donnés par d'autres ne sont pas valides.

SIR SAMUEL L. TILLEY : La discussion fait voir que ces détails présentent un intérêt particulier et que les opinions sont très partagées. Nous laisserons donc de côté ces clauses spéciales, pour le moment, afin de les examiner plus tard.

ORDONNÉ que l'on rapporte progrès.

La séance est reprise.

(En Chambre.)

On rapporte progrès.

La Chambre s'ajourne à
une heure vingt minutes
du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 5 mai 1880.

M. l'Orateur prend le fauteuil à trois heures.

PRIÈRE.

PRIVILÈGES—DÉPUTÉ DE RICHELIEU.

Lecture est faite de la pétition de L. Morasse et autres représentant qu'il y a eu déni de justice dans le jugement d'une pétition d'élection—représentant que le rapport de l'élection du district de Richelieu n'est pas exact et demandant l'autorisation de faire la preuve devant la Chambre.

M. MASSUE : Je déclare ici que les allégations contenues dans la pétition présentée, lundi dernier par l'honorable député de Québec-Est, en mon absence, sont fausses et mensongères.

M. LAURIER : A cette époque avancée de la session, je ne demanderai pas que la pétition soit reçue aujourd'hui ; mais je me réserve le droit de la présenter la session prochaine.

SIR JOHN A. MACDONALD : Il eût peut-être mieux valu que l'honorable monsieur ne fit pas cette déclaration. Naturellement, c'est son privilège de présenter la pétition dans le cours de la session prochaine, ou quand il voudra.

Mais l'observation qu'il vient de faire semble une menace.

M. LAURIER : J'ai présenté régulièrement cette pétition. Je ne prétends pas m'en charger ou en demeurer responsable. J'ai fait cette observation pour sauvegarder les privilèges des pétitionnaires et non les miens.

M. BLAKE : Si mon honorable ami eût retiré la pétition sans faire la déclaration que nous venons d'entendre, on aurait pu en conclure, ce me semble, qu'il ne la présenterait pas de nouveau. La déclaration de l'honorable monsieur est parfaitement régulière, et il est clair aussi qu'à cette époque avancée de la session, la pétition n'aurait pu être discutée convenablement.

L'observation indique simplement que la pétition est retirée, non parce que l'on ne veut pas poursuivre l'affaire, mais parce que la fin de la session est trop proche.

SIR JOHN A. MACDONALD : Cette explication est tout à fait admissible et place la question sur un nouveau terrain. Je serai bien aise de voir mentionnée, dans les débats, la raison pour laquelle la pétition est retirée.

BUREAUX DE POSTE DANS LES VILLAGES.

INTERPELLATION.

M. LAURIER : Est-ce l'intention du gouvernement d'établir un second bureau de poste au village de Lachute, comté d'Argenteuil, et dans ce cas, le département se propose-t-il de multiplier les bureaux de poste dans les villages du Canada ?

M. O'CONNOR : Comme il y a déjà un bureau de poste dans ce village, l'intention n'est pas d'en établir un autre. J'ignore ce que le gouvernement compte faire plus tard.

JUGE DE CA COUR DE COMTÉ DE LAMBTON.

INTERPELLATION.

M. ROBERTSON (Hamilton) : Est-ce l'intention du gouvernement de donner suite à la pétition signée par 1,000 contribuables du comté de Lambton, aux mémoires des grands jurés du dit comté de Lambton, aux motions des conseils de comté du dit comté de Lambton, demandant qu'une commission soit nommée pour

faire enquête sur la conduite du juge Robinson, juge de la cour de comté du dit comté de Lambton ?

M. McDONALD (Pictou) : Telle n'est point l'intention du gouvernement.

RAPPORT DU COMITÉ DES IMPRESSIONS.

OBSERVATIONS.

M. BANNERMAN : Avant qu'on appelle les ordres du jour, je désirerais savoir quelle mesure on va prendre relativement au rapport du comité des impressions. Il est temps de s'occuper de cette question qui doit être réglée pendant la session présente. Je suis fâché que le président ne soit pas à son siège. S'il y était, quelques membres du comité proposeraient un amendement à l'adoption de ce rapport.

M. BLAKE : L'interpellation de l'honorable monsieur n'est pas régulière. La Chambre n'est saisie d'aucune motion.

M. BANNERMAN : Si mon interpellation n'est pas régulière, je ferai motion que la Chambre se forme en comité pour examiner le rapport.

M. BLAKE : Il n'est plus temps.

M. BOWELL : Pour procéder régulièrement, l'honorable monsieur devrait proposer l'adoption du rapport du comité des impressions. Je suggérerai que l'on remette la question jusqu'à ce que l'Orateur soit à son siège.

M. BLAKE : Il n'est plus temps ; la question devra être réglée par compromis.

BILL A L'EFFET D'AMENDER L'ACTE CONCERNANT LES TERRES FÉDÉRALES.

[BILL No. 95.]

(Sir John A. Macdonald.)

TROISIÈME LECTURE.

Lecture est donnée de l'ordre d'examiner le bill.

M. BLAKE : Je crois qu'une des clauses de ce bill qui a trait aux minéraux et aux gisements de houille, est susceptible d'un autre amendement. J'ai devant moi le bill amendé ; on a très-convenablement retranché des règlements ordinaires les terrains miniers et les gisements de houille.

Rien de plus important, pour l'avenir de cette vaste région, que les règlements concernant particulièrement les gisements

de houille. Je crois qu'il est d'une importance vitale d'adopter de sages règlements qui assurent à la population, en général, l'avantage de ces gisements de houille et empêchent les spéculateurs de les monopoliser ou d'en accaparer une trop grande étendue.

Je propose simplement que le premier ministre ajoute à la clause concernant les règlements qui seront passés par le gouverneur en conseil, une clause identique à celle que, sur ma recommandation, il a adoptée pour les terres, à la Colombie britannique, savoir, que les règlements seront publiés dans la *Gazette officielle* et devront demeurer, pendant trente jours, sous la considération du parlement sans être désapprouvés par aucune des deux Chambres. Je crois que le gouvernement ne doit point demander à la Chambre pouvoir absolu de régler cette importante partie de l'économie des territoires du Nord-Ouest.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je suis parfaitement d'accord avec l'honorable monsieur. J'ai accepté sa recommandation pour un autre bill et je crois qu'on doit l'accepter pour celui-ci. Je proposerais donc que les amendements soient déferés au comité général, avec instruction de les amender de nouveau.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Je signalerai au gouvernement l'opportunité de réserver absolument, comme propriété publique, après que les explorations auront été convenablement faites, une étendue considérable des meilleures terres à houille. Je sais que l'opinion publique n'est pas en faveur de l'aliénation des terrains miniers ; mais ces réserves ont déjà produit un revenu considérable.

En outre, nous deviendrons vraisemblablement propriétaires d'un vaste réseau de voies ferrées au Nord-Ouest et, pour ces deux raisons, je crois qu'il importe—du moins jusqu'à ce que nous connaissions beaucoup mieux le pays qu'à présent—de réserver absolument, comme propriété de la couronne, une étendue considérable des terres de cette nature.

Si l'honorable ministre a étudié cette question, je serai heureux d'apprendre ce qu'il en pense. Il sait sans doute que, dans d'autres pays, des mesures de ce genre ont été reconnues fort avantageuses. Je ne vois pas pourquoi, à l'avenir nous n'aurions pas là une nouvelle source de revenu.

M. ROBERTSON.

SIR JOHN A. MACDONALD : On nous a suggéré de ne disposer d'aucuns terrains miniers dans l'intervalle de la présente session et de la prochaine. En ce qui regarde les assises de houille, je ne vois aucune objection, parce qu'on ne nous fera probablement aucune offre avant que ces gisements soient mieux connus. Quant aux autres terrains miniers, nous nous exposons, en les réservant, à retarder les explorations.

M. BLAKE : Nous ferions mieux, je crois, de coloniser d'abord la région.

SIR JOHN A. MACDONALD : C'est l'œuvre que nous poursuivons, contrairement aux recommandations de mon honorable ami. Quant à la recommandation de l'honorable député d'Huron-Centre (sir Richard J. Cartwright) je suis entièrement d'accord relativement à l'opportunité de réserver une certaine étendue de terrains houillers, sur le parcours de nos chemins de fer. Je ne connais pas l'étendue de cette région houillère. Les spéculateurs se précipitent généralement là où l'on sait qu'il y a de la houille ; mais on ne connaît pas encore la valeur du rendement. Si ce rendement n'est que suffisant pour nos chemins de fer, alors le gouvernement devra bien veiller à ce que les spéculateurs ne s'emparent pas de ces terrains pour régler ensuite le prix du combustible sur nos voies ferrées. Nous accordons de très-grands privilèges aux explorateurs, afin d'attirer l'immigration. Je crois que la recommandation de l'honorable député d'Huron-Centre est bonne et que l'on devra exiger un droit de régalien pour chaque mine.

M. MILLS : Si l'honorable monsieur impose un droit de régalien sur les mines de houille du Nord-Ouest, cela augmentera le prix du charbon et la population de ces contrées aura à payer une taxe qui n'existe pas dans les autres parties du Canada. Je crois qu'on ne trouvera point ce système avantageux.

M. BANNERMAN : Je désirerais savoir comment l'on traitera les personnes qui ont déjà acquis des droits sur ces gisements et dépensé des sommes considérables pour ouvrir des mines de houille. A ma connaissance, un seul particulier a dépensé \$20,000.

SIR JOHN A. MACDONALD : Ce bill n'affecte aucun des droits acquis sous l'ancienne loi. Toutes les réclamations

légalles et équitables, en vertu de cette loi, seront prises en considération à l'avenir.

M. MILLS : La 5^{me} clause présente de graves inconvénients. Si les colons étaient autorisés à céder leurs terres aux nouveaux arrivants et d'acquérir de nouveaux *homesteads*, nous retiendrions, dans le pays, une immigration considérable qui ne s'y arrête pas actuellement.

SIR JOHN A. MACDONALD : Il y a toujours des esprits aventureux qui vont d'un *homestead* à l'autre, dans les parties les plus avantageuses de la région, en vue de les vendre aux nouveaux arrivants, à \$50 ou \$100 de profit. La clause mentionnée a pour objet de mettre fin à ces petites spéculations.

M. MILLS : Le colon qui possède quelques centaines de dollars, trouve un grand avantage à acheter un *homestead* sur lequel il y a déjà une maison avec ses dépendances. La clause en question rendra impossibles les achats de ce genre.

M. BLAKE : On doit certainement empêcher l'abus signalé par le très-honorable ministre ; mais, d'autre part, si nous réussissons à attirer une immigration nombreuse, les colons trouveraient un grand avantage à pouvoir vendre leurs *homesteads*.

La Chambre se forme de nouveau en comité général et rapporte le bill tel qu'amendé.

Le bill subit la troisième lecture et est adopté.

BILL AMENDANT LA LOI CONCERNANT LES OBSTRUCTIONS DES EAUX NAVIGABLES.

[BILL No. 107.]

(M. Pope, I. P.-E.)

ADOPTION DES AMENDEMENTS DU SÉNAT.

M. POPE (Queen, I. P.-E.) propose que les amendements faits par le Sénat au bill en question, subissent la deuxième lecture et soient adoptés.

M. ANGERS : La Chambre m'exusera si je reviens sur certains détails de ce bill. Je n'étais pas à mon siège lorsqu'il a été adopté ; mais avant de sortir, j'ai fait une recommandation que je crois importante relativement au texte du bill. Mais je constate que le texte n'a pas été modifié et s'il devient loi, je crois que la navigation dans les eaux canadiennes en souffrira.

Les propriétaires d'un navire naufragé

sont tenus responsables au gouvernement du relèvement de la coque de ce navire, même lorsque l'épave ne représente pas, en valeur, le montant des frais de relèvement. Cette clause est plus stricte que la loi maritime anglaise relative aux collisions. Nombre de propriétaires de navires ne les commandent pas eux-mêmes mais les nolisent à des compagnies légalement constituées qui les emploient pour la navigation du Saint-Laurent. Si une collision a lieu, le propriétaire du navire n'en est pas responsable dans ces circonstances. On peut le poursuivre, c'est vrai ; mais on a recours aussi contre la compagnie qui a frété le navire. Telle est la loi commune en Angleterre. Mais le bill actuel tient responsable du relèvement de l'épave le propriétaire qui, sans aucune négligence de sa part, a perdu son navire. Les armateurs hésiteront à noliser leurs navires pour la navigation du Saint-Laurent, si la loi les expose à pareils risques et le commerce en souffrira considérablement. Je crois qu'à cette époque avancée de la session, il n'est pas opportun d'adopter ces amendements et je suggérerai qu'on remette l'examen du bill à la session prochaine.

M. POPE (Queen, I. P.-E.) : J'ai dit, en présentant ce bill, qu'il avait simplement pour objet d'épargner au gouvernement des dépenses considérables pour enlever les obstructions laissées le long des rives ou dans les chenaux, au grand danger de la navigation.

Le Saint-Laurent n'est pas le seul fleuve navigable dans le monde et cette mesure n'en affectera pas la navigation plus que celle d'autres fleuves. Les navires sont généralement bien assurés et les armateurs peuvent parfaitement supporter les frais du relèvement des épaves. Je ne vois pas pourquoi le public souffrirait de la négligence des armateurs. Je ne vois pas non plus comment le bill peut affecter l'affrètement des navires ou porter préjudice à la navigation du Saint-Laurent et j'espère que mon honorable ami retirera ses objections. Le gouvernement ne désire point user de rigueur envers les armateurs ou leur imposer des dépenses inutiles. Nous voulons simplement épargner au public les frais du relèvement des épaves que les armateurs doivent, en bonne justice, faire disparaître.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je crains bien que l'honorable député de

Montmorency (M. Angers) ait un peu enfreint les règlements en ramenant la discussion sur un bill adopté par la Chambre. Je dois même censurer mon honorable collègue (M. Pope) pour avoir discuté une question réglée. La Chambre s'est prononcée relativement à cette mesure et je ne vois pas comment elle peut, sans déroger, revenir sur sa décision. Nous avons adopté ce bill après mûre considération.

M. BLAKE : Non.

SIR JOHN A. MACDONALD : Nous l'avons adopté après la considération que les honorables membres de la gauche et ceux de la droite ont bien voulu lui donner et cela suffit dans le sens parlementaire. Mais le bill, une fois adopté ici, a été envoyé au Sénat qui l'adopta avec un seul amendement. La seule question est d'adopter ou de rejeter cet amendement et j'espère que la discussion ne sortira pas de là.

M. BLAKE : Je dois protester contre l'explication de l'honorable monsieur. Nous sommes appelés à nous prononcer sur cet amendement et l'honorable député donne des raisons pour lesquelles il ne doit pas être pris en considération. Si la considération en est remise, il en résultera peut-être du bien. Il est possible que ce bill soit opportun. Mais je maintiens que l'honorable premier ministre a tort de prétendre que nous avons été mis à même de le discuter pleinement ; il a tort également de nous rendre responsables, comme députés, si la discussion n'a pas été complète.

Ce bill a subi la deuxième lecture le 29 avril et, ce jour-là, treize bills du gouvernement ont passé la même phase. Antérieurement à ce jour-là, toute discussion franche et complète était déjà devenue impossible à cause de l'époque avancée de la session et depuis le 29 avril, nous n'avons pas eu de discussion complète, sauf un long discours sur la tempérance qui a considérablement mis à l'épreuve la patience de la Chambre.

Ceux d'entre nous qui ne veulent pas voir convertir le corps législatif en une simple machine à enregistrer les opinions personnelles des ministres, n'aiment pas que l'on presse autant les affaires. Je vois des objections à certaines clauses de ce bill. Quelques clauses me semblent assez raisonnables ; mais certaines autres me paraissent devoir être bien rigoureuses

dans la pratique. Je crois, avec l'honorable député de Montmorency, qu'il vaudrait mieux remettre cette mesure à l'année prochaine.

SIR JOHN A. MACDONALD : A mon avis, l'honorable préopinant s'est gravement censuré lui-même en disant que la discussion du bill n'a pas été complète. Je connais l'infatigable activité de l'honorable monsieur et je crois qu'il s'est montré beaucoup trop modeste. Je n'admets pas que le parlement soit moins capable de travailler dans les derniers jours de la session qu'au commencement. L'honorable monsieur sait bien que la couronne n'exercera point despotiquement le pouvoir de proroger, avant que la Chambre ait complété sa tâche.

Si les intérêts du pays exigent que les débats durent encore quelques semaines, nul doute que les aviseurs constitutionnels de Son Excellence ne lui conseillent point de venir brusquement couper le fil des discussions.

L'honorable préopinant nous explique, il est vrai, que l'opposition était prête à combattre les mesures ministérielles au début de la session, mais que, comme Petit Jean :

“ Ce qu'elle fait le mieux c'est son commencement, ”

et que, vers la fin son courage la trahit.

Quant à mon honorable ami, personnellement, sa critique inspirée par les vertus parlementaires et les principes les plus purs, est émoussée et ne porte plus aussi bien qu'au début de nos réunions.

M. DOULL : Je regrette que le gouvernement insiste sur l'adoption de ce bill. J'ai essayé de prouver aux ministres combien il est injuste. L'honorable député de Montmorency a donné de bonnes raisons pour ne pas l'adopter. Je mentionnerai un cas où ce bill aurait le pire effet. Je loue un bac ou une allège à un particulier pour transporter de la pierre au chemin de fer. Cette embarcation sombre, à l'entrée du havre et il faut la relever. Ne serait-il pas éminemment injuste de m'obliger à relever cette embarcation ou, en général, d'obliger un armateur à relever un navire qui a sombré par la faute d'un autre.

M. L'ORATEUR : La question sous considération est celle des amendements faits, par le Sénat, au bill No. 107. La discussion doit s'en tenir à cela.

M. ANGERS : La Chambre m'excusera d'avoir prolongé la discussion, contrairement aux règles. Je propose que la Chambre n'adopte pas les amendements faits au bill par le Sénat, parce qu'il est inopportun de les examiner à cette époque avancée de la session.

L'amendement est rejeté, sur division.

Les amendements subissent la deuxième lecture et sont adoptés.

BILL A L'EFFET D'AMENDER L'ACTE CONCERNANT LE COMMERCE DE BANQUE.—(BILL No. 115.)

(Sir Samuel L. Tilley.)

TROISIEME LECTURE.

La Chambre se forme de nouveau en comité général pour examiner ce bill.

(En comité.)

SIR SAMUEL L. TILLEY : Ce matin, lorsque la Chambre siégeait en comité on a fait des objections à certaines clauses du bill et j'ai préparé des amendements qui répondent aux objections de l'honorable député de Wellington-Sud, (monsieur Guthrie) savoir, qu'on devrait garder ces garanties pour de vieilles dettes, pendant une certaine période ou avec l'entente que ces reçus d'entrepôts, ou connaissements seraient transférés à la banque.

M. GUTHRIE : Ces amendements répondent, je crois, aux objections que j'ai faites. Je crois que l'Acte, ainsi amendé sera avantageux au public et aux banques.

M. BLAKE : Autant que j'en puis juger, ces amendements sont certainement des améliorations. J'ai dit que le public, en général, n'avais pas été mis à même d'examiner les clauses de ce bill. D'après ce que nous a dit aujourd'hui le premier ministre, bien que nous n'ayons pas été mis à même de faire cet examen, nous sommes censés constitutionnellement parlant, en avoir eu le temps et tenus responsables de l'adoption de ce projet de loi.

Je renouvelle donc ma protestation et je rejette pareille responsabilité, en face de l'impossibilité physique où l'on nous a mis d'étudier le sujet.

La discussion incomplète dont ce bill a été l'objet, sans que nous ayons pu consulter les personnes intéressées—ce qui eût été fort à propos—a démontré que de

graves et importantes améliorations sont nécessaires, que ce projet de loi est défectueux. Il est défectueux relativement aux obligations sur les actions de banques ; il est défectueux relativement à l'importante question qui nous occupe en ce moment ; enfin il est très défectueux relativement au pouvoir qu'il accorde aux banques d'accepter des connaissements comme garanties d'anciennes dettes. Tout cela prouve que nous ne devons pas nous fier à l'infailibilité de l'administration, lorsqu'elle nous soumet des projets de loi, et que la discussion est nécessaire. Nous n'avons pas eu assez de temps pour étudier ce projet de loi. Mais ces amendements sont des améliorations à la mesure mal élaborée que le gouvernement nous demande d'adopter à cette époque avancée de la session.

SIR SAMUEL L. TILLEY : Quand une administration soumet un bill de pareille importance, elle ne s'attend pas, d'ordinaire, à des amendements. Bien que le bill ait été soumis à une époque avancée de la session, l'honorable député de Wellington-Sud a suggéré—comme c'était son droit—certaines modifications que le gouvernement a demandé le temps d'examiner, et la discussion, bien que tardive, nous a permis d'examiner des propositions qui, je suis heureux de le constater, obtiennent l'approbation d'honorables députés des deux partis.

M. BLAKE : Mon honorable ami de Saint-Jean (M. Weldon), qui a été forcé de partir, désire que j'appelle l'attention des ministres sur un grave défaut qui, néanmoins, ne résulte pas de ces amendements. Il paraît que les agents ne sont définis que par référence à une ancienne loi, le 59^{ème} chapitre des statuts refondus de l'ancienne province du Canada. Il me dit que ce mode de définition présente de graves inconvénients, surtout dans les nouvelles provinces où l'on a pas les statuts refondus et où l'on ne peut même se les procurer, l'édition étant depuis longtemps épuisée. Cela étant, si l'administration ne peut pas introduire une petite clause définissant convenablement le mot "agent"—ce qui ne coûterait que l'impression de quelques lignes—il pourrait annexer comme cédule à ce bill, l'acte en question des statuts refondus, en sorte que les intéressés aient la loi sous les yeux.

M. McDONALD (Pictou) : Je ne vois pas trop comment annexer la cédule. Un

M. BLAKE.

inconvénient dont on ne se plaint pas depuis dix ou douze ans, ne saurait être bien sensible l'année prochaine. Je ne prétends point qu'il n'aurait pas mieux valu donner une définition claire du mot "agent" dans le bill, de manière à ce que chacun le comprît bien ; mais ce détail ne me semble pas assez important pour différer l'adoption du bill.

M. BLAKE : L'inconvénient n'existe pas dans ma province, parce que nous avons les statuts refondus. Mais mon honorable ami de Saint-Jean me dit qu'on ne les trouve point dans les provinces maritimes. Je ne voudrais point occasionner de retards ; mais je crois qu'on ne retarderait rien en insérant cinq lignes disant que la cédule est l'acte des statuts refondus.

M. MACDONALD (Pictou) : Je ne vois pas d'objection à cela.

Ordonné que le bill, tel qu'amendé, soit rapporté.

La séance est reprise.

(En séance.)

Le bill est rapporté.

La question est proposée relativement à la troisième lecture du bill.

M. GUTHRIE : Relativement au fait de présenter des questions tellement importantes si près du terme de la session, je constate que les objections faites par des membres de la gauche, étaient formulées par les honorables messieurs qui composent l'administration actuelle, alors qu'ils étaient dans l'opposition. Il s'agissait du bill concernant le chemin de fer canadien du Pacifique. Je lis dans le *Hansard* :

"M. TUPFER : A une époque aussi avancée de la session je n'entrerai pas dans une longue discussion qui serait inutile, je le sais parfaitement. Je me contenterai de dire qu'il est fort regrettable que des mesures d'une aussi grande importance soient soumises si près du terme de la session."

SIR JOHN A. MACDONALD : Cela prouve seulement que toutes les accusations formulées contre l'administration actuelle s'appliquent à celle qui l'a précédée.

M. KIRKPATRICK : Je propose que le bill soit renvoyé au comité pour qu'il y insère une clause. Je constate que certains individus prennent, dans le pays, un titre fort imposant, se forment

en sociétés, se qualifient de banquiers et prennent des noms de corporations. Voici l'annonce d'une société qui s'intitule : "La banque de New Hamburg." Il existe une autre société du même genre appelée : "La banque du district de Richelieu." Ces sociétés annoncent qu'elles reçoivent des dépôts.

Elles prennent évidemment ces noms pour tromper le public et afin de passer pour des banques légalement constituées en vertu du présent acte. Je crois que nous devons protéger le public, afin qu'il ne soit pas induit à croire que ces individus qui prennent des titres si pompeux auxquels ils n'ont aucunement droit, sont protégés par la loi actuelle.

Je crois que les personnes qui assument pareils titres, devraient être passibles de punition, et c'est pourquoi je propose d'ajouter au bill la clause que voici :

"Toute personne, société ou compagnie assumant ou utilisant le titre de banque ou de compagnie faisant le commerce de banque, sans être autorisée à ce faire par le présent acte ou par les actes concernant les banques et le commerce de banque ou par quelque acte en vigueur à cet égard, sera coupable de délit."

M. ROSS (Middlesex-Ouest) : Dois-je comprendre qu'un particulier ne peut pas faire privément le commerce de banque et s'annoncer comme tel ?

M. KIRKPATRICK : Cela ne s'applique point à lui, s'il se contente de s'appeler banquier, mais seulement s'il prend le nom d'une banque.

M. ROSS : Supposons que monsieur Kirkpatrick annonce, un jour, "la banque de Kirkpatrick" et John Brown, "la banque de John Brown," et qu'ils signent cette annonce de leur nom ?

M. KIRKPATRICK : S'il est banquier et s'il a assez d'argent pour justifier ce titre, je n'y vois aucun mal.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Je crois que la peine imposée est un peu sévère. Appeler délit pur et simple une offense de cette nature, c'est, selon moi, aller trop loin. Il vaudrait mieux imposer une amende. C'est au ministre des finances de nous dire s'il veut qualifier de délit une offense de ce genre.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je crois qu'on ne peut supprimer cet abus sans en faire un délit. Si deux ou trois individus se réunissent et prennent le titre de "banque d'Hamburg," "banque du Richelieu," ou "banque de Galt," etc., ce

doit être en vue de duper le public. Ils savent parfaitement qu'ils n'ont pas le droit de prendre un nom de corporation.

M. McDONALD (Pictou) : Je ne crois pas qu'on puisse empêcher un particulier de faire le commerce d'argent en son nom et de s'appeler banquier.

M. BLAKE : Je crois qu'on devrait lui permettre de s'appeler banquier particulier. Mais je crois qu'une loi de cette nature ne devrait pas être mise en vigueur avant le 1er juillet prochain, parce que bien des honnêtes gens peuvent s'instituer banquiers, dans le sens de la loi qui existe actuellement et on doit leur donner le temps de prendre connaissance de la loi nouvelle.

L'amendement est adopté.

La Chambre se forme de nouveau en comité général et rapporte le bill tel qu'amendé.

Le bill subit la troisième lecture et est adopté.

CONTRAT DES IMPRESSIONS DU GOUVERNEMENT.

M. STEPHENSON propose que le 13^{ème} rapport du comité des impressions soit adopté.

M. BLAKE : La motion comprend-elle l'adoption du rapport du sous-comité.

SIR JOHN A. MACDONALD : Non ; le rapport du sous-comité n'est annexé que pour l'information de la Chambre.

M. ROSS (Middlesex-Ouest) : Le rapport du sous-comité fait partie du rapport du comité qui l'a régulièrement adopté.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je ne comprends donc pas le rapport comme l'honorable monsieur.

M. ROSS : L'honorable monsieur peut voir que ces mots sont ajoutés au rapport : "Le tout respectueusement soumis à l'approbation des deux Chambres."

SIR JOHN A. MACDONALD : Vous soumettez, mais vous n'approuvez pas.

M. ROSS : Je sais que le rapport du sous-comité a été adopté.

M. BLAKE : Le comité semble n'avoir accompli qu'imparfaitement sa tâche. Il ne donne qu'une réponse spéciale relativement à la question d'annuler le contrat.

M. MACDONALD (Pictou) : Nous

avons la recommandation du comité de la Chambre. Personnellement, je déclare que la question ne fait pas l'ombre d'un autre. Si ces entrepreneurs se sont exposés à la censure sévère du comité, nous ne pouvons leur dire immédiatement : "Vous avez commis des fraudes manifestes et votre contrat devra être annulé ; mais comme il nous serait un peu incommode de nous séparer de vous dans le moment, nous vous garderons encore quelques semaines, vous, entrepreneurs coupables de fraude, jusqu'à ce que nous puissions nous passer de vous sans inconvénient."

Voilà une sorte de compromis que je ne saurais admettre. Je crois donc que la seule question à considérer est de savoir si le contrat doit être annulé ou maintenu.

M. BOWELL : L'honorable premier ministre a parfaitement raison. Le rapport n'est pas un procès-verbal exact des délibérations du comité. Non-seulement le rapport du sous-comité a été adopté, mais il a été adopté sur division ; trois membres ont voté contre. Je suis surpris que cette partie du rapport ne paraisse pas.

Le sous-comité a pleinement discuté le mode de demander les contrats, de manière à prévenir la fraude à l'avenir. Il a décidé de demander des contrats par avis public et d'exiger du soumissionnaire un dépôt de \$1,000 qu'il perdra s'il refuse de se conformer à sa soumission. Le sous-comité a étudié la manière dont se font les impressions du parlement aux États-Unis, en France et en Angleterre, mais a considéré qu'il n'avait pas le temps d'établir un système entièrement nouveau ici.

Il a pensé à annuler immédiatement le contrat, en interdisant aux personnes intéressées dans les récentes fraudes, de faire de nouvelles soumissions. Mais une difficulté s'est présentée : dans une ville comme Ottawa, il est difficile de faire faire des impressions et le comité a cru ne pas devoir changer d'imprimeur pour le moment, comme il l'aurait pu faire à Toronto ou à Montréal.

M. BLAKE : Après cette franche explication, je crois que nous ne pouvons agir d'après le rapport du comité, tel qu'il est. S'il y a moyen de régulariser le service des impressions, il est clair que nous devons annuler le contrat sans délai.

M. MACDONALD.

Mais je pense que nous devrions avoir l'opinion du comité à cet égard et agir en conséquence.

SIR JOHN A. MACDONALD : Nous avons l'opinion du comité général qui veut que le contrat soit annulé, parce qu'il a été obtenu par des moyens irréguliers et peu avouables.

Le rapport du sous-comité recommande de ne pas l'annuler immédiatement ; mais je partage entièrement l'opinion de l'honorable ministre de la justice et je crois que l'annulation doit être immédiate.

La question a été franchement soumise à la Chambre et nous devrions annuler le contrat sans nous inquiéter des conséquences. Mon idée est que nous devrions adopter le rapport annulant le contrat et renvoyer le rapport du sous-comité au comité des impressions pour qu'il l'examine de nouveau. Si la Chambre croit que le comité a raison, qu'il y a eu des irrégularités, que, par suite, il faut annuler le contrat, annulons-le.

Je propose donc que le rapport du comité soit adopté et que le rapport du sous-comité soit renvoyé pour nouvel examen.

M. ROSS (Middlesex-ouest) : Les observations de l'honorable premier ministre semblent impliquer une censure du comité. L'honorable monsieur se hâte un peu trop de conclure. Le sous-comité est partie du comité et son rapport est partie du rapport du comité.

Ce serait être injuste envers le comité des impressions de dire que son rapport ne représente pas ses vues et opinions, après qu'il a étudié la question avec soin.

M. PATTERSON (Essex) : Le comité conjoint des impressions recommande que le contrat soit annulé ; il serait donc injuste de différer cette mesure. Sans plus d'observations, je propose en amendement :

"Que c'est l'opinion de cette Chambre que le gouvernement devrait prendre les mesures nécessaires pour annuler, à partir du 1er janvier 1880, le contrat adjugé à MM McLean, Roger et compagnie pour les impressions du parlement ; et que le dit contrat soit offert à Patrick Boyle, de Toronto, dont la soumission, d'après toutes les preuves recueillies, semble être la seule légitime au-dessous de celle de MM. McLean, Roger et compagnie ; et que

l'on adopte la partie du treizième rapport du comité conjoint des impressions qui est compatible avec la résolution qui précède."

M. BLAKE : Afin de donner à l'honorable président du comité des impressions l'occasion de réunir son comité et de corriger son rapport, je soulève une question d'ordre. Il est nécessaire de donner deux jours d'avis avant de proposer l'adoption d'un rapport.

SIR JOHN A. MACDONALD : J'objecte ; l'honorable monsieur a déjà pris la parole deux ou trois fois à propos de cette motion.

M. BLAKE : Je vous demande bien pardon.

SIR JOHN A. MACDONALD : La question qui nous est soumise est celle de l'adoption du rapport. Il est clair que l'honorable monsieur enfreint les règlements. Le défaut d'avis n'est pas une objection valable. Il est tard de parler de cela après avoir discuté la question. On croirait que l'honorable député de Durham-Ouest veut perpétuer les irrégularités dont il s'agit.

M. BLAKE : J'ai soulevé une question d'ordre.

M. MILLS : Je....

PLUSIEURS VOIX : A l'ordre !

M. MILLS : Je veux parler aussi d'une question d'ordre. Un député est toujours libre de soulever une question d'ordre. Si une motion est irrégulière, la discussion ne la régularise pas. On peut toujours soulever une question d'ordre.

M. L'ORATEUR : Autant que je puis en juger, la question est de savoir si le rapport du comité doit être adopté.

M. BLAKE : Si un avis de motion est nécessaire pour le faire adopter.

M. L'ORATEUR : Je crois que l'avis est nécessaire.

BILL AMENDANT LES LOIS CONCERNANT LES SAUVAGES.

(BILL No. 90.)

(Sir John A. Macdonald.)

DEUXIÈME ET TROISIÈME LECTURES.

Il est proposé que le bill soit lu la seconde fois.

SIR JOHN A. MACDONALD : Lorsque j'ai présenté ce bill, j'ai brièvement exposé ses principales clauses. Il a pour but d'amender les lois relatives aux sauvages, et de réorganiser le département en faisant du bureau des sauvages un départe-

ment séparé et distinct, sous le contrôle de l'honorable ministre de l'intérieur.

Mes dignes subordonnés pensent avec moi que les affaires de la division des sauvages sont assez nombreuses pour nécessiter la formation d'un département séparé, sous le contrôle d'un ministre.

M. PATERSON (Brant-Sud) : Ce bill est d'une importance considérable pour quelques membres de cette Chambre, c'est pourquoi, vu l'époque avancée de la session, il serait désirable de le renvoyer à l'année prochaine.

UNE VOIX : Oh non !

M. PATERSON : Je ne considère pas qu'il soit parfaitement juste de discuter le bill maintenant. L'honorable ministre ne doit pas ignorer, du reste, que grand nombre de députés ont l'intention de prendre la parole sur la question.

Voici les principales objections que j'ai à offrir contre l'adoption du bill cette session : d'abord, il n'est que la refonte des lois concernant les sauvages et, cela étant, l'honorable premier ministre pourrait repousser, la session prochaine, les amendements qui seraient présentés par les députés ne formant pas partie du ministère. Il prétendrait que la loi n'ayant été refondue que depuis un an, il serait inopportun de pourvoir la question. De plus, le bill ne pourvoit pas à l'affranchissement des sauvages.

Je pense que la seule solution de la question des sauvages est de leur accorder les droits, avantages et privilèges des autres citoyens. Cette solution affecte plus particulièrement les tribus qui ont profité davantage des bienfaits de la civilisation, et dont je connais plus particulièrement les besoins et les aspirations.

Les changements que l'on veut faire à la loi ont pour seul but de river plus complètement les chaînes qui retiennent le sauvage dans un état de subordination et ils ne tendent qu'à prolonger la condition dans laquelle ils se trouvent.

Je parle au nom de 3,000 sauvages, au milieu desquels se trouvent six missionnaires qui les évangélisent depuis trente ans, et qui dirigent douze écoles publiques et une institution où sont enseignées les sciences pratiques. Dans cette tribu, un seul sauvage a profité du droit de franchise, en vertu de l'acte de 1868 ; n'ayant pu obtenir un terrain auquel il avait droit, il a pétitionné pour recouvrer les

droits qu'il possédait auparavant en sa qualité de sauvage. Puisque tel est le bilan d'une expérience de douze années, le temps n'est-il pas venu de prendre des mesures qui amèneraient des progrès plus rapides ?

Dans son ensemble, la loi ayant trait aux sauvages est hostile à toute assimilation entre le blanc et le peau rouge. La seule solution du problème est de faire disparaître les distinctions de races, de donner au sauvage les droits et libertés que possèdent le blanc et de lui imposer les responsabilités qui s'attachent à ces prérogatives et privilèges.

Pour ces raisons, je m'oppose à ce que le projet de loi soit discuté maintenant. Comme on le sait la question des sauvages est d'intérêt vital. Elle entraîne chaque année, comme nous pouvons nous en rendre compte en consultant les estimations, des dépenses de plusieurs millions. J'avertis la Chambre, comme j'avertis l'honorable premier ministre, qu'une loi calquée sur l'ancienne, comme celle qui nous est présentée actuellement, signifie que d'année en année, et pour un temps indéfini, le peuple aura à voter des centaines de mille piastres, et cela pour maintenir les sauvages dans l'état de dégradation dans lequel ils sont plongés actuellement.

Ce que je demande c'est que nous adoptions une politique relativement aux sauvages, qui tende non-seulement à nous délivrer du lourd fardeau qui nous est imposé, mais encore à donner au sauvage des droits plus étendus que ceux qu'il possède et à faire disparaître les distinctions de races qui existent aujourd'hui.

La politique que ce gouvernement a adoptée, à tort ou à raison, a pour objet de veiller à ce que les sauvages n'aient pas à souffrir du moindre tort. Nous nous sommes efforcés de nous montrer supérieurs à nos voisins, dans notre manière d'agir avec ces déshérités. Je prétends—et je puis dire sans vanité—que sans posséder plus de talent qu'aucun des honorables membres de cette Chambre, je connais la question que je traite mieux que la plupart de mes honorables collègues, car elle s'est imposée de force à ma considération. J'espère que mes observations auront assez de poids pour engager l'honorable premier ministre à ne pas insister sur l'adoption de ce bill.

M. PATERSON.

Je serai heureux d'offrir mes services si, la semaine prochaine, nous pouvons présenter un bill qui sera conforme, j'ai lieu de le croire, aux opinions que l'honorable ministre professe, et qui accordera à nos sauvages des avantages plus considérables, en même temps que plus directs que ceux que leur donne le projet de loi qui nous est soumis.

M. WHITE (Hastings-Est) : L'honorable préopinant vient de nous dire qu'il ne voulait pas adresser la parole à la Chambre, à cette époque avancée de la session. À quel moment voudront-ils parler ? Le gouvernement nous a-t-il annoncé la propagation ? Si les circonstances l'exigent, cette Chambre peut siéger toute la semaine prochaine ou la semaine suivante afin de terminer les affaires que nous traitons au nom de nos mandataires.

L'honorable député a dit des choses très vraies. Il est temps que nous accordions à nos intelligents sauvages les droits et privilèges dont jouissent les autres classes de la société.

Il a dit que nous dépensions chaque année des milliers de dollars sans profit aucun pour les sauvages. Je crois qu'il est dans le vrai. Nous les habituons à croire que le pays doit les soutenir et nous les plaçons ainsi dans une position qui leur enlève tout crédit ou considération. Il est temps que nous cessions de traiter les sauvages comme des véritables enfants. On devrait tenter quelques efforts pour les mettre à même de comprendre qu'ils sont responsables vis-à-vis d'eux-mêmes et du pays.

Sur une réserve il n'y a pas plus de deux sauvages; le reste est occupé par des métis. La plupart d'entr'eux sont instruits et s'ils pouvaient être élus au parlement, ils occuperaient des positions qui feraient honneur, non-seulement à eux-mêmes, mais aux pays.

J'espère que l'honorable premier ministre nous accordera un jour ou deux de plus pour la considération de cette mesure et je pense que l'honorable représentant de Brant (M. Paterson) demeurera ici pour nous aider de ses lumières. Personne n'est plus anxieux que l'honorable premier ministre de remplir ses devoirs vis-à-vis des sauvages qui le respectent plus que toute autre personne au monde.

J'ai lieu d'espérer qu'avant de devenir loi, ce projet sera sérieusement étudié.

Il est six heures et l'Orateur quitte le fauteuil.

SÉANCE DU SOIR.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je n'ai pas l'intention de répondre longuement à l'honorable représentant de Brant-Sud (M. Paterson) mais je dois dire, en réponse à l'une de ses objections, que ce bill a été adopté par le Sénat et a été imprimé et distribué depuis longtemps.

Si l'honorable député tient à présenter un amendement, il en a pleine liberté. Il dit que ce bill, malgré les réformes qu'il contient, a pour but de limiter le pouvoir d'affranchir les sauvages. Je ne vois pas dans le bill de clause dirigée dans ce but et j'ai lieu de croire que l'honorable monsieur est mal informé.

M. PATERSON : L'honorable monsieur m'a mal compris sur ce point ; je n'ai pas dit semblable chose.

SIR JOHN A. MACDONALD : L'honorable député a fait un appel à la Chambre pour représenter la nécessité de favoriser les intérêts des sauvages, de les civiliser, et de les placer dans la condition des blancs.

Je crains véritablement que mon honorable ami soit influencé par des opinions de parti.

Il est une chose qu'il ne faut pas se dissimuler, c'est que partout où il existe un établissement sauvage, les blancs demeurant dans les environs, lorsqu'ils voient la paresse de leurs voisins et le mode de culture qu'ils emploient, principalement si leurs terres sont bonnes, ont hâte de se défaire des peaux rouges, considérant, peut-être avec raison, qu'ils retardent le progrès de la localité, et que le plus tôt qu'ils seront affranchis ou privés de leurs terres, et forcés de subvenir à leurs besoins, sera le meilleur. Je n'hésite pas à déclarer que ce serait, en effet, préférable.

Si les sauvages venaient à disparaître du continent, la question qui les concerne cesserait naturellement d'exister. Mais nous devons nous rappeler qu'ils sont les premiers propriétaires du sol dont ils ont été dépouillés par la convoitise et l'ambition de nos ancêtres.

Peut-être que si Christophe Colomb n'avait pas découvert ce continent, ils seraient arrivés, d'eux-mêmes, à un cer-

tain degré de civilisation. Quoiqu'il en soit les sauvages ont eu considérablement à souffrir de la découverte de l'Amérique et l'invasion de la race blanche. Nous sommes tenus de les protéger.

Les Etats-Unis, l'Angleterre et le Canada ont tous reconnu la nécessité de défendre et de protéger les sauvages. Enlever les terres des sauvages, leur accorder des franchises, leur donner des patentes pour leurs terres, serait une politique qui aurait ici d'aussi déplorables résultats qu'aux Etats-Unis.

Voici, comme l'expérience l'a prouvé, les conséquences qu'entraînent les octrois de terres aux sauvages, qu'on les appelle peuple affranchi ou non. Une fois en possession de son acte de transfert, le sauvage, poussé par des manœuvres plus ou moins justifiables, vend ou loue sa terre et privé de propriétés, il n'a d'autre ressource que le vagabondage.

Nous avons vu des individus de cette race réussir, grâce à l'éducation, mais cette exception ne fait que confirmer la règle.

Règle générale, il est impossible de faire un blanc d'un sauvage. Un jour un sauvage me disait : " Nous sommes des animaux sauvages, d'un bœuf vous ne réussirez pas à faire un caribou."

Il est impossible de transformer un sauvage en agriculteur. Tout ce que nous pouvons espérer c'est de les détacher graduellement de leurs habitudes nomades qui, chez eux, proviennent de l'instinct, et de les engager, petit à petit, à s'adonner à la culture de la terre. Jusque là nous devons leur accorder une juste protection.

L'honorable député dit que ce bill devrait être retardé jusqu'au jour où nous aurons inventé ou découvert quelque système pour civiliser les sauvages. Je crains que nous pourrions difficilement nous entendre tous les deux sur les moyens à employer.

Je redoute qu'il demande le partage entre les sauvages des différentes réserves sur lesquels ils sont établies, qu'il exige pour eux un acte de transfert, afin de les laisser complètement livrés à eux-mêmes. Ce serait là une indigne cruauté.

Je suis d'avis que ce bill est nécessaire et qu'il doit demeurer en force jusqu'au moment où, d'un accord, nous aurons dé-

couvert quelque moyen pour les pousser dans la voie de la civilisation.

M. FLEMING : L'honorable premier ministre dit qu'il désire l'affranchissement des sauvages, mais seulement par degré. Lorsque, en 1857, l'honorable premier ministre a présenté la première loi ayant pour effet d'affranchir les sauvages, il a dit qu'il désirait vivement qu'ils fussent promptement placés dans la même position que les blancs.

Depuis que ce bill a force de loi, vingt-trois ans se sont écoulés. Il a été amendé, à maintes reprises, dans le but de favoriser d'avantage l'affranchissement des sauvages.

Quels ont été les résultats ? Environ cinquante-sept personnes, y compris les enfants, sur 90,000, qui est le chiffre de la population sauvage du Canada, ont été affranchis. A ce taux, cinq personnes tous les deux ans, il faudrait trente-six mille ans pour affranchir la population sauvage du Canada. C'est bien là ce qu'on peut appeler procéder lentement.

L'honorable monsieur semble croire que l'on ne demande l'affranchissement des sauvages que pour devenir propriétaires de leurs terres. Je dois dire, au nom des colons de race blanche du comté de Brant, fixés dans le voisinage des réserves, qu'ils ne sont pas animés par de telles convoitises. Ils demandent simplement que les sauvages soient tenus d'obéir à la loi qui les gouverne.

Actuellement les colons qui sont fixés dans le voisinage des réserves sont soumis à un grand nombre de désagréments ; par exemple les réserves sont, bien souvent, couvertes de mauvaises herbes ; tous les jours un cultivateur peut voir les graines du trèfle du Canada germer sur terre, et il ne peut adresser de plainte à personne. Les sauvages ne sont pas soumis aux lois municipales. On dit que la raison pour laquelle un aussi petit nombre de sauvages sont affranchis, est qu'il ne sont pas en position de jouir des prérogatives que possède le blanc.

Si nous parlons de la tribu des Six Nations, le fait que les plus intelligents et les plus industriels des sauvages qui en font partie ne sont pas affranchis, en vertu de la loi actuelle, est une preuve concluante du soin avec lequel ils veillent à leurs intérêts. Actuellement beaucoup d'entre eux cultivent de 200 à 300 arpents de terre ; s'ils devaient être affran-

chis ils n'auraient, en vertu des clauses de la loi, que leur part de la réserve, c'est à-dire un peu moins de cinquante arpents. Cela étant, ils seraient loin de pousser la folie jusqu'à demander leur affranchissement.

J'ai la conviction que l'honorable premier ministre doit s'apercevoir que s'il est désirable d'élever le sauvage à la condition du blanc, la loi en force jusqu'ici a été sans effet. D'un autre côté, s'il n'est pas opportun de l'élever à cette position, les clauses concernant l'affranchissement doivent disparaître de nos lois, car les sauvages eux-mêmes les considèrent comme une véritable farce.

Sans aucun doute l'honorable ministre n'essayera pas, aujourd'hui, de maintenir le peau-rouge, pour une période indéfinie, dans la position qu'il occupe actuellement. Je crois qu'il accordera à la question son attention la plus sérieuse et fera ses efforts pour adopter un projet ayant plutôt pour effet de hâter la civilisation des sauvages que de la retarder.

L'honorable premier ministre ne peut moins faire que de s'apercevoir que l'ancien système, en force depuis vingt-trois ans, n'a eu aucun effet et qu'il est de toute nécessité d'en adopter un nouveau.

M. MILLS : L'honorable premier ministre n'a, pour ainsi dire, ajouté rien de nouveau à ce bill qui ne comporte pas de modifications importantes à la loi qui régit actuellement les sauvages. La loi en force est simplement modifiée, mais il y a quelques changements dans l'organisation du département. Si je comprends bien la politique énoncée dans ce bill, le bureau des sauvages doit être détaché du département de l'intérieur pour former une division à part dont l'administration sera confiée au premier commis.

Il m'est difficile d'admettre que cette partie du bill soit soutenue par les arguments de l'honorable premier ministre. Si par la raison que le département des sauvages, se trouvant séparé du bureau des terres, doit avoir un chef spécial, en vertu du même raisonnement il faudrait un député ministre pour l'administration et le gouvernement des territoires. Actuellement, il n'y a que deux gouvernements pour le district de Keewatin et les territoires du Nord-Ouest.

Mais si les espérances de l'honorable

monsieur se réalisent, les territoires du Nord-Ouest seront bientôt divisés en certain nombre de colonies distinctes, ayant chacun leur gouvernement territorial, si la population n'est pas suffisamment nombreuse pour les constituer en provinces.

Si l'argument sur lequel s'appuient les honorables députés pour demander que la division des sauvages forme un département à part à quelque force, il doit s'appliquer également aux gouvernements des territoires. Cette politique ne s'accorde nullement avec mes propres opinions. Je pense que l'honorable ministre a placé un arpenteur général à la tête du département des terres. Il faut pour diriger le département des sauvages une personne de la plus haute expérience.

Il faut, à mon avis, dans les intérêts de la bonne administration, choisir un chef qui veille à la gestion du département, sans être nullement attaché à une de ses divisions en particulier. L'honorable ministre s'évitera ainsi un travail considérable et il trouvera facilement, pour s'acquitter de ces fonctions, un fonctionnaire auquel il pourra accorder la confiance la plus entière.

Le député ministre et le premier commis s'occuperont de toutes les questions d'administration. L'un deux s'occupera exclusivement des affaires de routine, l'autre considérera les affaires générales. Il est désirable que le travail soit ainsi divisé. Je pense que cet avantage est trop considérable pour ne pas être sérieusement apprécié.

Pendant un certain temps le département a été organisé ainsi : un employé s'occupant des terres du gouvernement, un autre des affaires concernant les sauvages fixés dans les anciennes provinces. Le député ministre se chargeait des affaires se rattachant aux sauvages du Nord-Ouest et de Manitoba et du gouvernement territorial ; l'arpenteur général s'occupait du département des terres. Chacun eux agissait comme s'il avait été député ministre de sa propre division.

Avant que j'aie quitté le département, le mode a été changé et la personne ayant le titre de député ministre dirigeait toutes les affaires du département. Je crois que c'était un avantage car, comme je l'ai déjà dit, il y avait deux employés chargés d'étudier les différentes questions administratives avant leur règlement final.

Ce jugement, porté par deux personnes, était une garantie incontestable.

Si le plan de l'honorable monsieur doit être adopté, il faudra changer une de ces dispositions. Si en vertu de la 3ème section il est entendu que ce département formera une division séparée dirigée par quelqu'autre ministre, cette clause ne devrait pas exister.

Si le gouvernement n'a pas l'intention de la mettre en force, mais de maintenir cette division sous le contrôle du département de l'intérieur, il n'y a pas de nécessité de donner à l'honorable ministre de la justice le titre de surintendant général des affaires des sauvages. Il est ministre de cette division comme de toutes les autres.

Si l'on veut avoir un député ministre pour ce département en particulier, à cause de son importance, qu'on lui donne le titre de député ministre de l'intérieur pour les affaires concernant les sauvages.

Je remarque aussi certaines parties du bill, de la clause 23 à la clause 28, contre lesquelles l'honorable ministre des travaux publics a présenté de fortes objections, il y a deux ou trois ans. Il s'est fortement élevé contre le pouvoir arbitraire qui, prétendait-il, était accordé à l'honorable ministre de l'intérieur contre les personnes se rendant coupables d'impieusement sur les terres des sauvages.

J'étais ministre de l'intérieur au moment où l'objection a été soulevée, mais j'avais cessé de l'être lorsque la loi a été présentée.

Mais ce bill n'a pas altéré la loi sur ce point en particulier. Les pouvoirs extraordinaires accordés par l'ancienne loi pour agir contre les personnes se rendant coupables d'impieusement — sans appel devant les cours de justice — et auxquels l'honorable monsieur trouvait tant d'objection — et je partage son avis — sont contenus dans ce bill, comme auparavant.

Quant à ce qui a trait à l'administration des affaires des sauvages, je suis d'opinion que ce projet de loi est loin de faire face aux besoins actuels du pays. Il faut de toute nécessité, adopter une loi entraînant des changements plus radicaux.

Lorsque je me trouvais à la tête du département de l'intérieur, après avoir sérieusement étudié la question, j'en suis arrivé à la conclusion qu'il était important

de faire subir des changements considérables à la loi, et si l'ancienne administration était restée au pouvoir, elle aurait présenté au parlement une loi à cet effet.

Je ne partage pas l'opinion du premier ministre qui prétend que nous ne pourrions arriver que graduellement et après de longues années de travail, à civiliser les sauvages. Prenons une seule tribu sauvage, et si en administrant ses affaires avec un zèle éclairé, nous arrivons à découvrir que ceux qui en font partie sont susceptibles de progrès, au point de vue intellectuel comme industriel, nous pourrions dire que la race sauvage, toute entière, peut être relevée de l'abaissement dans lequel elle se trouve aujourd'hui.

On a fait déjà une expérience de ce genre. M. Duncan s'est occupé de l'administration d'une tribu sauvage de la Colombie britannique en particulier, et il a réussi à lui faire faire un grand pas dans la voie de la civilisation et à lui inculquer l'amour du travail. Non seulement ces sauvages se suffisent à eux-mêmes, mais ils vendent leur produits. Ce résultat montre qu'il existe un défaut radical dans l'administration des affaires du département et que la position des sauvages ne devrait pas être ce qu'elle est aujourd'hui.

Je me permettrai d'attirer l'attention de l'honorable premier ministre sur un ouvrage de nature à jeter quelque lumière sur la question ; il a pour titre " Vie et travaux de Sir James Brooke à Borneo." Il présente le plus grand intérêt, il montre les résultats auxquels on a pu parvenir en s'efforçant de civiliser une race comparativement barbare. Les résultats obtenus par sir James Brooke sont les mêmes que ceux auxquels nous arriverons si nous essayons de faire profiter les sauvages des bienfaits de la civilisation.

L'objection que j'ai à présenter au système qui préside actuellement à nos affaires concernant les sauvages est que nous poursuivons la ligne de conduite que nous avons suivie depuis trop longtemps et qui consiste à réduire les sauvages du Nord-Ouest et de la Colombie britannique à l'état de la dépendance et d'inertie dans lequel se trouvent plongés ceux des anciennes provinces.

C'est une chose qu'il faut éviter et, dans ce but, il est opportun de faire des changements essentiels à la loi qui régit les sauvages. Ce qui m'a frappé parti-

culièrement, ce sont les effets désastreux qu'entraîne le règlement accordant aux sauvages la communauté de biens dans les anciennes provinces. Cet état de choses leur a communiqué, nécessairement, la plus complète démoralisation et des habitudes de paresse. Je suis convaincu que si l'on enlevait de la même manière à la population blanche ses droits de propriété, on la réduirait promptement à l'état d'abaissement ou se trouvent aujourd'hui les sauvages.

Voici quel est un des défauts principaux de la loi actuelle relative aux sauvages. Nous ne permettons pas à la population blanche d'acquérir d'eux des terres ou même d'en louer, tandis qu'un sauvage peut traiter avec ses congénères pour vente ou location. C'est pour cela que dans les environs de Brantford nous voyons des sauvages, ambitieux autant qu'entrepreneurs, ne possédant pas seulement leur part de leur réserve, mais celle d'une demi douzaine d'autres, qui se trouvent privés de tout moyen d'existence et qui, en temps de disette ou de maladie, sont les premiers à requérir les services du gouvernement :

Ce que nous avons à faire en premier lieu, ce n'est pas d'émanciper les sauvages mais d'autoriser ceux qui possèdent plus de leur juste part de propriété à la vendre ou à la distribuer de façon à ce que chaque sauvage ait l'étendue de terre à laquelle il a droit.

A mon avis, si l'on accorde au sauvage le droit de vendre, ce pouvoir doit être semblable à celui que possédaient autrefois les israélites, c'est-à-dire de vendre ou d'aliéner pour une période limitée, à l'expiration de laquelle il se trouvera de nouveau en possession de son bien.

Ce système placerait tous les sauvages sur un pied d'égalité et lui permettrait d'avancer dans la voie de la civilisation. Je pense que si cette réforme était établie des changements importants modifieraient la condition des sauvages dans les anciennes provinces. Si elle était appliquée au Nord-Ouest j'ai la conviction que nous aurions promptement à signaler un état de choses différent de celui qui existe aujourd'hui.

Sur l'île Walpole, dans mon comté, habitent 1,500 sauvages de la tribu des Chippewas. Il y a vingt ans environ, grâce à la négligence du département des sauvages, un certain nombre des Pottawata-

mies arrivèrent du Michigan et se fixèrent sur l'île, au milieu des Chippewas. Les Pottawatamies recevaient des subventions des Etats-Unis et, malgré cela, ils avaient un certain droit à acquérir des propriétés sur l'île. Lorsque j'ai proposé aux sauvages de cette localité la division de l'île, ainsi que le partage égal, entre eux, des terres cultivables, je n'ai rencontré aucune espèce d'objection, si ce n'est la demande d'adopter quelques clauses spéciales relatives aux Pottawatamies fixés parmi eux. Les natifs prétendaient que, du moment que le gouvernement opérerait la division, il leur accorderait une part de leurs terres et pour ce motif ils se sont opposés à la proposition.

Je maintiens donc que non-seulement les sauvages devraient avoir un pouvoir limité, leur permettant de vendre leurs terres entre eux, mais qu'on devrait adopter des mesures plus énergiques pour assurer leur émancipation.

Considérant la loi, telle qu'elle est aujourd'hui, les sauvages comprennent qu'ils ont besoin d'émancipation et de là leur découragement. Je pense que du moment que le département comprendra que le sauvage est mûr pour l'émancipation, l'on devrait ne rien négliger pour le pousser à ne compter que sur ses propres ressources pour sa subsistance.

Je suis également d'avis que l'on devrait introduire les institutions municipales parmi les différentes tribus sauvages. Je ne veux pas prétendre que les sauvages doivent faire partie des municipalités sur le territoire desquelles leurs réserves sont situées. Mais il me semble qu'on devrait les pousser à prendre une part active à l'administration de leurs affaires. Pour cela les agents, ainsi que l'honorable ministre de l'intérieur pourraient les aider et les guider avec succès.

Je sais que l'acte contient une clause relative au travail imposé par statut et pour autres fins relatives à l'administration des affaires des réserves des sauvages, mais ces réserves se trouvent à 1,500 ou 2,000 milles d'Ottawa, et il est impossible que l'honorable ministre puisse les surveiller convenablement et se rendre compte de leur situation.

On devrait les obliger à adopter un système d'administration municipale ne leur imposant que de faibles obligations, comme celles, par exemple, d'élire un conseil, de décréter différentes taxes pour certaines

fins rigoureusement définies, d'imposer des journées de corvée et des taxes pour l'entretien des écoles.

J'ai la certitude qu'un arrangement de ce genre serait tout à fait dans l'intérêt des sauvages. Je maintiens que les clauses de la loi, exemptant les sauvages de toute obligation contractée pour dette, n'a pas obtenu les résultats attendus et l'honorable ministre de l'intérieur a dû en avoir la conviction. Par mon expérience personnelle, je sais que les lois en force tendent à la démoralisation des sauvages. Ils vont chez les commerçants, achetant des provisions nécessaires à leur nourriture, et protégés par la loi qui les met à l'abri de toute poursuite judiciaire, ils refusent de faire face à leurs obligations, ce qui met la population blanche dans un état de défiance continue. Ces réglemens leur enlèvent toute espèce de principe d'honnêteté et les livre au mépris de la population blanche.

L'honorable ministre a parlé d'achats de terrains considérables opérés dans son voisinage par la population blanche. Si les sauvages formaient véritablement une population industrielle, il n'y aurait pas plus de tendance à acheter leurs terres que celles qui sont possédées par les blancs.

Le but principal que le gouvernement doit se proposer est d'encourager parmi eux des habitudes d'indépendance, de travail et d'honnêteté, par les moyens que j'ai indiqués, ou du moins de faire une expérience devant entraîner quelques résultats pratiques ; si elle est conduite d'une façon convenable.

M. DAWSON : Au milieu de toute cette discussion surnage une idée généralement reçue qui tend à établir que les sauvages auraient à retirer des bénéfices considérables si on leur laissait la libre disposition de leurs terres. J'entretiens une opinion contraire et je suis d'avis que le système qui régit actuellement les sauvages est le meilleur qu'il soit possible d'adopter. Si vous accordez aux sauvages le droit de vendre leurs terres, il arrivera une chose parfaitement inévitable, c'est que le blanc en prendra possession et que le premier occupant du sol se trouvera nécessairement chassé.

Depuis six ou huit ans que le département des sauvages est dirigé plus judicieusement qu'autrefois la condition de cette race s'est améliorée d'une façon considérable. Il me semble que le

projet de loi qui vient d'être présenté pêche sous beaucoup de rapports, particulièrement au sujet des clauses relatives à l'affranchissement. Le sauvage ne peut s'affranchir qu'en détachant d'une façon complète le lot de terre qu'il possède en commun avec ses congénères. Cela constitue une première attaque contre le système en vertu duquel les tribus sont établies, et qui est la seule garantie véritable que possède le sauvage contre l'ambition des blancs.

Si un sauvage possède quelque éducation, si son intelligence est égale à celle des blancs, ses voisins, pourquoi ne pas lui permettre de jouir des prérogatives de l'affranchissement sans l'astreindre aux obligations impossibles que comporte cet acte. Pourquoi ne pourrait-il pas être affranchi et continuer à être membre de sa tribu. Une loi de cette nature tendrait à disperser les tribus sauvages.

Il me semble que les sauvages pourraient être affranchis, tout en continuant l'application du système des tribus.

Je connais actuellement des sauvages qui se trouvent dans de fort belles positions; ils emploient des blancs comme domestiques et, malgré cela, ils ne veulent pas se séparer de leur tribu. Ils croiraient se déshonorer en s'en éloignant, car un sauvage qui se détache ainsi des gens de sa nation est considéré comme un traître.

J'ai la conviction que les sauvages s'élèveront dans leur propre estime et feront un grand pas dans la voie de la civilisation, s'ils sont affranchis, tout en conservant leurs relations avec leurs tribus. Le système des tribus est la première protection du sauvage; l'abolition de ce système entraînera la démoralisation et la destruction presque certaine de la race.

M. CASEY: Je ne considère pas que le gouvernement se tienne dans la limite des convenances, vis-à-vis de la Chambre, en soumettant une mesure de cette importance dans les derniers jours de la session, principalement lorsqu'elle a pour but de refondre les lois relatives aux sauvages. Cette loi ne contient aucune espèce d'innovation; elle ne demande que le changement du titre qu'a porté jusqu'à présent, le chef du département, changement que je considérerai comme déraisonnable jusqu'à ce qu'il nous ait été possible de lui accorder l'étude nécessaire, chose

impossible actuellement. La tendance générale de nos lois concernant les sauvages est de rendre la question plus difficile qu'elle est aujourd'hui.

L'honorable député d'Algoma a dit que le système de réunir les sauvages par tribus était le meilleur qu'il fût possible d'adopter pour maintenir leur union. La question que nous avons à considérer est de savoir si nous devons consolider le lien qui unit les tribus entre elles et les détacher du reste de la population. C'était bien lorsque les sauvages dépendaient directement du gouvernement, mais je ne suppose pas que le pays soit d'avis de maintenir dans un état continu de tutelle les sauvages qui se sont fixés depuis des années. Quant à moi je ne considère pas qu'il soit à propos que cet état de choses se prolonge.

Il me semble que des sauvages qui, comme intelligence, peuvent rivaliser avec beaucoup de blancs, et les surpasser même, sous le rapport de la richesse, ne devraient pas être placés dans une position pire que celle du nègre.

Je crois qu'il est parfaitement possible de faire disparaître l'objection de l'honorable député d'Algoma, allant à dire que les sauvages n'abandonneront pas leurs tribus si on leur permet de conserver leurs relations sans partager les obligations.

Je porte également objection à la clause 24; ell se lit comme suit :

“ Si une personne est convaincue d'avoir empiété sur les terres d'un sauvage, elle peut être incarcérée par le surintendant général, ou toute personne qu'il pourra déléguer, sans avis ou protêt, sur la simple information, des plaignants établissant qu'elle a répété l'offense.”

Il est arrivé un fait à ma connaissance, établissant qu'un individu a été arrêté et mis en prison, sans avoir reçu le moindre avis lui annonçant qu'il était coupable de récidive. Il a prétendu que la déclaration en vertu de laquelle a été émanée son arrestation était l'œuvre d'un parjure, mais il n'a pas été à même de prouver ses assertions; il s'est trouvé privé de toute espèce de recours. Une telle loi est monstrueuse. D'autres clauses de la loi portent atteinte aux droits des citoyens. L'une d'entre elles établit que si du bois enlevé sur des terrains appartenant aux sauvages se trouve mêlé avec d'autre, de façon à ne pouvoir être reconnu, le

tout est susceptible de saisie. En semblable cas le bois peut appartenir à une tierce partie qui peut ainsi se trouver privée de ses avantages au bénéfice des sauvages. Je ne vois pas pourquoi les lois relatives aux droits des sauvages seraient plus strictes que celles qui concernent les blancs. Le but de ce bill est de mettre les sauvages sous la protection du gouvernement et de les placer au-dessus de toute loi.

Le bill est lu la seconde fois.

La Chambre se forme en comité général pour considérer le dit bill.

(En comité.)

La section 12 est prise sous considération,

M. PATERSON (Brant-Sud) : Le principe du bill est faux, du moment qu'il maintient le système d'organisation des sauvages par tribus. Il pouvait être sage et prudent il y a quelques années et encore aujourd'hui d'en agir ainsi avec certaines tribus du Nord-Ouest, mais une loi concernant les sauvages doit être suffisamment élastique pour s'appliquer aux plus avancés d'entr'eux. Je pense que l'honorable premier ministre (sir John A. Macdonald) voudra bien enlever cette clause.

La section est adoptée.

La section 22 étant prise sous considération,

M. PATERSON : Cette clause également repose sur un principe faux. Elle déclare que pas un blanc, pas un sujet n'appartenant pas à la race sauvage, n'aura le droit d'occuper des terres sur les réserves. Il me semble qu'il est de l'intérêt des sauvages de pouvoir louer leurs terres aux blancs, lorsqu'ils le jugent à propos. La présence des blancs, sur les réserves, ne peut servir, comme effet immédiat, qu'à former les sauvages à la culture de la terre.

SIR JOHN A. MACDONALD : Il est difficile d'admettre que les blancs se fixent sur les réserves sauvages tant que le système relatif aux tribus demeurera en force.

M. CASEY : Les tribus retireraient de grands avantages si elles avaient le droit de louer les terrains qui leur sont concédés à des personnes connaissant la culture de la sol.

M. DAWSON : Le résultat de semblable privilège ne peut qu'avoir pouq urt

de disperser les tribus sauvages. Avant que les sauvages soient plus avancés, plus habitués aux mœurs des blancs, il serait dangereux d'introduire parmi eux un élément étranger.

L'expérience a prouvé que dans la position où les sauvages se trouvent aujourd'hui, cet essai ne peut avoir aucune conséquence favorable. Il y a dans Algoma des sauvages auxquels ne s'appliquent pas les traités et bon nombre d'entre eux ne sont pas reconnus comme appartenant à la tribu.

On les considère comme sauvages d'origine américaine, mais ils ne le sont pas ; ils ont envoyé des pétitions demandant à être considérés comme le reste de la tribu. Il serait à désirer que l'on adopte quelque mesure pour comprendre dans la tribu ces infortunés.

SIR JOHN A. MACDONALD : Cette question se recommande à la considération du gouvernement.

La section est adoptée.

La section 77 étant prise sous considération.

M. PATERSON (Brant-Sud) : Je suis opposé à la clause mettant les sauvages à l'abri de poursuites. Cette clause protectrice, ainsi qu'on l'appelle, est plutôt pour eux un désavantage qu'une faveur. Un sauvage pourrait vouloir acheter à crédit, mais protégé comme il l'est par la loi contre toute poursuite il ne peut rien obtenir.

SIR JOHN A. MACDONALD : Tous changements entraîneraient les difficultés les plus considérables.

La section est adoptée sur division.

La section 81 étant prise sous considération,

M. PATERSON (Brant-Sud) : Je partage entièrement les vues de l'honorable ministre de l'intérieur relativement à la vente des liqueurs aux sauvages. Vu la position qu'ils occupent dans mon comté, le trafic des liqueurs donne lieu à de nombreuses complications. Je proposerais une clause dans le genre de celle-ci :

Toute personne voyant un sauvage boire de l'alcool sera autorisée à présenter une plainte au surintendant local, qui sera autorisée, lui, à intenter une poursuite sans divulguer le nom du dénonciateur.

Le mal est que personne n'est porté à faire une dénonciation, de crainte de se trouver exposé aux désagréments que

pourrait lui causer un débitant d'alcool.

Le dénonciateur devrait avoir le droit de donner le nom des témoins qui pourraient être assignés, mais non de présenter lui-même son témoignage.

La section est adoptée sur division.

La section 94 étant prise sous considération,

M. PATERSON : Ne serait-il pas bien de retenir le sauvage prisonnier jusqu'à ce qu'il ait donné le nom du débitant qui lui a fourni de l'alcool.

SIR JOHN A. MACDONALD : Ce serait aller trop loin ; ce serait les traiter avec beaucoup plus de rigueur que les blancs.

La section est adoptée sur division.

Il est ordonné que le bill soit rapporté.

La Chambre reprend ses délibérations.

(En Chambre.)

Le bill est rapporté.

SIR JOHN A. MACDONALD fait motion que le bill soit lu la troisième fois.

M. CASEY proposa comme amendement :

“ Que le bill ne soit pas maintenant lu la troisième fois, mais qu'il soit de nouveau renvoyé à un comité général, qui aura le pouvoir de le modifier, en retranchant tous les mots, dans la clause 23, entre “ à lui faite ” dans la ligne 10, et “ émettre ” dans la ligne 11 et les remplaçant par les suivants — “ assigner devant quelque magistrat stipendaire, magistrat de police ou juge de paix, tel individu ou Sauvage ; et tel magistrat stipendaire, magistrat de police ou juge de paix devra, après audition de la plainte et de la défense, si la plainte est prouvée à sa satisfaction. ”

La motion est rejetée sur division.

Le bill est lu la troisième fois et adopté.

CHEMIN DE FER DE MONTREAL
OTTAWA ET OCCIDENTAL.

[BILL 118]

(M. McDonald, Pictou.)

BILL RETIRÉ.

Il est proposé que le bill soit lu la seconde fois.

M. McDONALD (Pictou) : Le préambule du bill explique le but qu'il se pro-

M. PATERSON.

pose. Les clauses sont très courtes. Il doit supprimer tout malentendu relatif au titre que la province de Québec a acquis sur les deux sections, de Québec à Montréal et de Montréal à Ottawa.

Je crois qu'il est inutile d'attirer l'attention des honorables membres de cette Chambre sur le fait que l'embranchement de Montréal à Aylmer, a été constitué chemin de fer fédéral, en vertu d'un acte de cette législature et que, par conséquent, toute loi s'y rattachant demeure du domaine de ce parlement.

Le chemin, de Montréal à Québec, a été cédé, précédemment, au gouvernement local et les officiers de ce gouvernement sont d'avis qu'il est à propos que l'acte de cession soit sanctionné par ce parlement. C'est dans ce but que ce bill est présenté.

M. BLAKE : Je crois de mon devoir de m'opposer à la seconde lecture de ce bill. J'ai entre les mains une lettre d'un avocat éminent de la province de Québec établissant que ce bill portera atteinte aux droits de personnes ayant des réclamations contre ce chemin de fer.

Comme les pétitions de droit ne sont pas admises en cette province, le gouvernement local ne peut-être poursuivi.

Ce bill qui affecte les droits de particuliers aurait dû être présenté par voie de pétition, en la manière ordinaire. De la sorte ces droits auraient pu être convenablement discutés devant un comité.

Le 12 mars 1875 motion a été faite par un membre du gouvernement, alors au pouvoir, pour présenter un bill affectant le chemin de fer du Nord. On a fait remarquer que le bill, affectant les droits de particuliers, devait être présenté comme bill d'intérêt privé. L'Orateur déclara alors que l'objection était fondée et il me semble qu'aujourd'hui la même question d'ordre doit être soulevée.

M. ANGERS : Je suis peiné que l'honorable représentant de Durham-Ouest ait soulevé une question d'ordre au sujet de ce bill. Si mon honorable ami avait consulté le statut adopté par la province de Québec, il se serait facilement convaincu que cette question d'ordre ne peut être maintenue et qu'aucun droit particulier ne se trouve affecté. Ce bill doit être considéré plutôt comme étant d'intérêt général, affectant une des provinces du Canada en particulier. La compagnie du

chemin de fer de Montréal, Ottawa et Occidental ne cessera pas d'exister, après l'adoption de cette loi et elle pourra être poursuivie par toute personne ayant droit d'action contre elle. Je le répète, aucun droit particulier ne peut être affecté par cette loi ; elle doit être considérée comme loi d'intérêt public.

On a présenté un bill, à la session dernière, pour autoriser la province de Québec à construire un pont sur la rivière Ottawa et je pense qu'il a été traité plutôt comme loi d'intérêt public que comme mesure concernant des intérêts particuliers.

M. ABBOTT : La province de Québec ayant assumé les responsabilités de la compagnie, les droits des particuliers ne peuvent se trouver affectés.

M. BLAKE : Il me semble que la discussion établit que certains droits des particuliers se trouvent affectés.

M. McDONALD présente une motion demandant que l'ordre du jour soit rescindé et que le bill soit retiré.

La motion est adoptée et le bill est retiré.

BILL CONCERNANT LA NAVIGATION DANS LES EAUX CANADIENNES.

(BILL No. 121.)

(*M. Pope, Queen, I. P. E.*)

Il est proposé que le bill soit lu la seconde fois.

M. ROBERTSON : Ce bill est de la plus haute importance et pour être discuté sérieusement il aurait dû être présenté dans les premiers jours de la session. Il fait des changements importants à la loi. Je sais que des réglemens semblables ont été adoptés par les nations maritimes du monde entier, mais la clause relative aux lumières des navires de pêche doit être suspendue comme dans les autres pays car elle affecte d'une façon considérable une industrie qui occupe beaucoup de bras.

Les réglemens relatifs aux lumières devraient être suspendus pour les bateaux de pêche, ainsi que l'a demandé la Chambre de commerce, en Angleterre.

M. POPE (Queen, I. P. E.) : Ces règles et ordonnances ont été adoptés par les Etats-Unis. Si la loi n'était pas adoptée nous serions soumis à des complications qui entraîneraient des conséquences de la plus haute gravité. Ces réglemens sont d'une utilité indispensable pour em-

pêcher les collisions et ils soustrairaient les embarcations de pêche au danger, lorsqu'elles se trouveront à trois milles des côtes.

M. BLAKE : L'honorable ministre a bien voulu me fournir un mémoire m'indiquant les intentions du bill et spécifiant la différence existant entre la loi soumise et celle qui est actuellement en force. Je dois répéter encore une fois que cette mesure n'a pas été présentée au temps voulu ; elle aurait dû être soumise dans les premiers jours de la session.

Si l'on prend en considération la déclaration faite par l'honorable député de Shelburne, (M. Roberston) allant à dire que l'on pourrait suspendre ailleurs les nouveaux réglemens, il me semble que si nous les mettons en force, avant la fin d'une autre année, nous nous trouverons, alors durant ce temps, à la tête des autres nations, et que nous établirons ainsi une distinction entre ce pays et les autres.

Il serait préférable d'amender le bill, pour ce qui a trait aux navires de pêche, de manière à donner au gouverneur en conseil le suspendre les réglemens et de les mettre en force lorsqu'il sera trouvé nécessaire, après mure considération.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je viens de m'entretenir avec l'honorable ministre de la marine et des pêcheries qui me dit qu'il y a beaucoup de bon dans la proposition de l'honorable député de Durham-Ouest, M. Blake, et nous nous efforcerons de la mettre en pratique.

M. BLAKE : S'il en est ainsi il serait tout aussi bien d'adopter le bill ce soir.

Le bill est lu la seconde fois, étudié en comité, rapporté, lu la troisième fois et adopté.

BILLS DU GOUVERNEMENT.

SECONDE ET TROISIÈME LECTURES.

Les bills suivants sont lus la seconde fois, étudiées en comité, lus la troisième et passés :

Bill (No. 122) tendant à ratifier et confirmer une convention, y mentionnée, intervenue entre le gouvernement du Canada et la compagnie du chemin de fer du Canada Central.—(*Sir Samuel L. Tilley.*)

Bill (No. 124) à l'effet de modifier l'acte concernant la maison de la trinité et les commissaires du havre de Montréal.—(*M. Pope, Queen, I. P. E.*)

Le Bill (No. 125) tendant à ratifier un certain arrêté du gouverneur en conseil, concernant le bassin de radoub à Esquimalt.—(*Sir Samuel L. Tilley.*)

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.—RÉSOLUTION CONCERNANT LES TERRES.

RÉSOLUTION ADOPTÉE.

La Chambre se forme en comité général pour considérer les résolutions suivantes :

RESOLU, Qu'il est à propos de substituer à la septième des résolutions concernant le chemin de fer du Pacifique canadien adoptées par cette Chambre les 12 et 13 mai dernier, la résolution suivante :

(a) Que cent millions d'acres de terre dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest seront affectés à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien.

(b) Que les terres seront de temps à autre choisies et réservées par arrêté du gouverneur en conseil, à titre de terres du chemin de fer, et devront être de bonne qualité et propres à la culture.

(c) Que ces terres seront vendues aux prix qui seront, de temps à autre, fixés par le gouverneur en conseil, mais dans aucun cas, à un taux moindre qu'une piastre l'acre.

(d) Que les produits de telles ventes, déduction faite des frais d'arpentage et d'administration, serviront exclusivement à défrayer les frais de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien.

(En comité.)

M. ANGLIN : En vertu de ces résolutions on ne pourra pas se fixer sur ces terres et y obtenir des *homesteads*.

SIR CHARLES TUPPER : Les résolutions ne l'empêcheront pas. Il n'est pas question de changer les règlements relatifs aux terres, mais seulement de rendre les résolutions des chemins de fer de l'an dernier conformes à l'acte en force actuellement, lequel n'altère pas les lois concernant les *homesteads*.

M. BLAKE : Le gouvernement devrait fournir quelques explications avant l'adoption de ces résolutions. Je crois que le but que se propose l'honorable ministre et de substituer ces résolutions à la 7^{me} de l'ancienne série afin de les assimiler à la politique actuelle du gouvernement, développée par les ordres du conseil, et relative à la formation des différentes zones. C'est dans la zone de 220 milles, établie par ces règlements, que l'on se propose d'obtenir les 100,000,000 d'arpents de terre.

SIR JOHN A. MACDONALD : Ce n'est pas indispensable.

M. BLAKE : Combien espérez-vous trouver d'arpents dans cette zone, et combien en moyenne se prêteront à la colonisation ?

M. ANGLIN.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je ne puis donner le chiffre exact de la quantité des terres que contiennent ces zones, Je ne crois pas me tromper beaucoup en les évaluant à 100,000,000 arpents. On s'est assuré d'une façon certaine qu'à part des terres de ces zones il y a 220,000,000 arpents de bonnes terres, convenant parfaitement à la colonisation. Cela est établi par le rapport du chef du département des arpentages et du député ministre de l'intérieur.

Ce rapport est sans aucun doute très satisfaisant. Il n'y a pas encore longtemps l'honorable ministre des chemins de fer nous a fourni un rapport détaillé, accompagné d'un plan, établissant que tout le pays, de la frontière américaine au sud et des Montagnes-Rocheuses à l'ouest, y compris tout le district de la rivière de la Paix, ne contenait que 180,000,000 d'arpents sur lesquels 30,000,000 ou 39,000,000 n'étaient pas favorables à la colonisation et 150,003,000, y compris les terres arables et les pâturages s'y prétaient.

Dans son état, qui est complètement différé, l'honorable premier ministre comprend-t-il les terres de la Colombie britannique.

SIR JOHN A. MACDONALD : Non.

SIR CHARLES TUPPER : Quelles que soient les déclarations que j'ai pu faire, mon intention était de dire ceci : Mes calculs s'appliquent à la région s'étendant de la frontière occidentale de Manitoba aux Montagnes-Rocheuses, y compris une partie seulement du district de la rivière de la Paix ; ils sont basés sur les explorations consciencieuses du territoire faites par le professeur Macoun et dont le rapport sera publié prochainement.

M. BLAKE : On ne peut donner aucune information certaine sur la quantité exacte de terre convenant à la colonisation ?

SIR JOHN A. MACDONALD : Non.

M. BLAKE : Les octrois gratuits de terres sont-ils compris dans les 100,000,000 arpents ? Nous avons d'abord les terres du chemin de fer, puis les terres susceptibles de préemption et en dernier lieu les *homesteads*. Ces 100,000,000 arpents sont-ils à part des terres consacrées aux *homesteads*.

SIR JOHN A. MACDONALD : Non.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Dans ce cas vous serez obligé de mettre de côté 133,000,000 arpents ou environ, parce que nous avons maintenant quatre parties distinctes ; deux réservées pour le chemin de fer, une pour les *homesteads* et la dernière pour les préemptions.

SIR CHARLES TUPPER : Oui.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Je serais véritablement satisfait si ce calcul établissant l'étendue des terres à 220,000,000 d'arpents pouvait être exact. Je dois faire observer que 100,000,000 d'arpents représentent 150,000 milles carrés.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je déposerai sur le bureau de la Chambre une carte préparée par le professeur Macoun qu'on m'a présentée ; elle montre 220,000,000 arpents de terre propres à la culture.

Cette carte est dressée d'après les meilleures informations qu'il a été possible de recueillir dans le pays. Le professeur a exploré la région avec un soin scrupuleux, il n'a épargné aucun moyen pour s'assurer de sa nature.

Il s'est convaincu que même dans les parties qui étaient considérés auparavant comme des déserts, il y avait des terres convenant parfaitement à la culture.

M. MILLS : A mon avis je ne vois pas qu'on puisse retirer des avantages réels, en réservant des terres pour la construction d'un chemin, si elles ne doivent pas acquérir une valeur plus élevée par l'établissement de la ligne, et je n'admets pas que les terres situées à plus de vingt milles du chemin puissent faire partie de la réserve.

S'il faut, de toute nécessité la construction de chemins de fer pour donner de la valeur à ces terres, comment voulez-vous avoir des lignes qui les traversent si le produit de leur vente doit être consacré à payer les frais de la ligne principale.

SIR JOHN A. MACDONALD : Nous ne devons pas oublier que nous nous sommes engagés à construire le chemin de fer du Pacifique, sans augmenter les taxes du pays et c'est pour cela que nous devons réserver des terres afin de faire face aux frais de sa construction. Si nous n'avions pas pris un semblable engage-

ment, nous pourrions envisager la question à un autre point de vue.

Etant admis en premier lieu que nous devons construire le chemin et en second que nous ne devons pas augmenter les taxes, nous nous trouvons forcément obligés de disposer de ces terres. Comme la valeur des terrains augmente tous les jours, nous retirerons de la vente des terres une somme plus que suffisante pour couvrir les frais de construction du chemin de fer. Je suis convaincu de ce que j'avance. Du reste l'expérience faite aux Etats-Unis le prouve jusqu'à l'évidence.

Prenons par exemple le chemin de fer du Pacifique Nord. On constate actuellement que la compagnie retire une telle somme de la vente de ses terres que la question a été portée devant le congrès auquel on demande de retirer à la compagnie les terres dont elle n'a pas encore disposé parce qu'elle les vend \$150 au lieu de £10 l'arpent.

Il est important que nous puissions prouver, à l'Europe comme à l'Amérique, que nos terres ont une valeur suffisante pour construire le chemin, que nous n'imposons pas de taxes additionnelles, que les émigrants peuvent se fixer dans ce pays, posséder l'avantage de communications par voies ferrées, sans être astreint à des taxes considérables.

Mes espérances peuvent sembler exagérées, mais si les calculs que j'établis sur la valeur des terres ne me trompent pas, non seulement le produit de leur vente couvrira les frais de la construction du chemin, mais nous laissera encore un profit considérable que nous pourrions employer suivant nos besoins.

M. MILLS : L'objection que je présente à la proposition de l'honorable monsieur est qu'elle empêche la construction de chemin de fer auxiliaires jusqu'au moment où la ligne principale sera construite, ce qui éloigne pour un certain temps les colons des terres. Le pays ne peut profiter d'aucun avantage en réservant des terres pour la construction du chemin de fer du Pacifique, attendu que l'établissement de cette ligne seulement ne leur donnera aucune augmentation de valeur. Si nous commençons à réserver des terres, sur une étendue de 100 milles, qui n'auront de valeur que si elles sont traversées par un chemin de fer, nous nous mettons dans l'impossibilité de construire ces lignes. Ces chemins doivent être construits

bien avant l'établissement de la ligne principale et la politique que le gouvernement se propose d'adopter ne peut que retarder la colonisation du pays. Elle devrait se borner à réserver une certaine de terre à une distance raisonnable du chemin, afin que les terrains ne se trouvent pas engagés et que l'on puisse librement aider à la construction de ces chemins qui aideront à la colonisation beaucoup plus que toutes les sommes que l'on pourra retirer de la vente des terres réservées.

SIR JOHN A. MACDONALD : Le gouvernement ne se propose pas de fermer à la colonisation aucun territoire en particulier. Il a pourvu à ce que, les lots portant les numéros pairs soient distribués comme "homesteads" et que les lots portant les numéros impairs fassent partie de ce que l'on appelle les terres du chemin de fer. L'honorable député ne doit pas ignorer que le gouvernement actuel fait preuve, à ce sujet d'une libéralité plus grande que celle de l'administration dont il faisait partie. Il sait qu'en vertu des ordres du conseil de son propre gouvernement, vingt milles de chaque côté du chemin, jusqu'au lac du Nord, se trouvaient absolument réservés, et comme terres de chemin de fer n'étaient pas concédés aux colons.

Lorsque le gouvernement actuellement au pouvoir a changé le tracé du chemin de fer et l'a fait passer au sud du lac, les mêmes clauses qui ont été adoptées pour le lac Nord ont été appliquées au lac Sud. Alors, à la suite d'articles de journaux, prétendant que nous chassions les colons en établissant des conditions semblables à celles adoptées par le gouvernement de l'honorable monsieur, nous avons changé les clauses et avons décidé de réserver un lot sur deux pour le chemin de fer. Nous avons adopté le système américain, c'est-à-dire que nous établi des sections alternes, l'une devant être affectée à la construction du chemin de fer, l'autre à la colonisation. Cette résolution pourvoit simplement à une réserve de 100,000,000 arpents.

Si la même politique est adoptée pour toute autre section en dehors de celle qui a été désignée, il y aura naturellement, en vertu du système actuellement adopté, un lot pour le chemin de fer et un autre pour la colonisation. Si cette politique demande des changements on peut la modifier dans n'importe quel temps.

M. MILLS.

Mais elle est de la plus haute importance afin d'enlever au pays la crainte d'être trop taxé pour construire le chemin et que les émigrants européens sachent que la vente de ces terres les protégera.

Si dans la suite on pouvait arriver à la conviction qu'au lieu de 100,000,000 arpents 75,000,000 ou 50,000,000 seraient suffisants, nous nous ferions un devoir d'offrir des conditions plus faciles pour la vente des terres.

L'honorable député doit se convaincre que nous ne faisons que mettre à l'effet la politique proposée par son gouvernement. Considérons maintenant ces ordres du conseil.

M. MILLS : L'honorable monsieur fait erreur, il n'ignore pas qu'il y a un ordre du conseil réservant ces terres.

M. BANNERMAN : J'ai fait, sur ce chemin, un trajet de cinquante ou soixante milles et ce n'est qu'en arrivant à vingt huit ou vingt neuf milles de Winnipeg que j'ai vu des terres occupées.

SIR JOHN A. MACDONALD : C'est parce que les colons ignoraient le prix qui leur serait demandé.

M. BANNERMAN : C'est ce que j'allais m'efforcer de prouver. Plusieurs émigrants m'ont dit qu'ils auraient désiré se fixer sur les réserves du chemin de fer, mais qu'ils ignoraient le prix qui leur serait demandé. Depuis l'adoption des nouveaux règlements, grand nombre de colons se sont établis sur les premières réserves.

SIR JOHN A. MACDONALD : J'ai été induit en erreur, relativement à l'ordre du conseil ; je prie l'honorable député de m'excuser.

Il est ordonné que la résolution soit rapportée.

La Chambre reprend ses délibérations.

(En Chambre.)

La résolution est rapportée.

Il est proposé que la résolution subisse sa seconde lecture.

M. BLAKE propose comme amendement :

« Que la dite résolution n'obtienne pas maintenant le concours de la Chambre, mais soit renvoyée à un comité général qui aura le pouvoir de la modifier en prescrivant que les terres du chemin de fer ne seront vendues qu'à la condition de les occuper réellement.

La Chambre se divise : Pour, 25 ;
contre, 76.

CONTRE :

Messieurs

Anglin	LaRue
Béchar	Gillies
Blake	Mills
Bourassa	Oliver
Brown	Olivier
Burpee (Sunbury)	Paterson (Brant Sud)
Cartwright	Rinfret
Casey	Rogers
Casgrain	Rymal
Dumont	Skinner
Fiset	Smith (Selkirk)
Fleming	Trow.—25.
Geoffrion	

POUR :

Messieurs

Angers	Montplaisir
Baker	Kilvert
Bannerman	Lane
Benoit	Langevin
Bergeron	Lantier
Bergin	Macdonald (Vict., C.B)
Bill	McDonald (C. Breton)
Bourbeau	McDonald (Pictou)
Bowell	Macmillan
Brecken	McCarthy
Bunster	McCuig
Bunting	McGreevy
Carling	McKay
Cimon	McLennan
Colby	McRory
Connell	Masson
Costigan	Patterson (Essex)
Coupal	Perrault
Currier	Plumb
Cuthbert	Pope (Comptou)
Dawson	Pope (Queen, I P E)
DeCosmos	Ross (Dundas)
Desaulniers	Routhier
Domville	Ryan (Marquette)
Drew	Ryan (Montréal Centre)
Elliott	kykert
Farrow	Schultz
Ferguson	Sproule
Fulton	Tassé
Gigault	Tellier
Girouard (Kent, N.B.)	Thompson (Cariboo)
Grandbois	Tilley
Haggart	Tupper
Hoopar	Wallace (Norfolk S.)
Honde	Wallace (York Ouest)
Jones	White (Cardwell)
Kaulbach	White (Hastings E)
Keeler	Williams

L'amendement est rejeté.

Résolution lue la seconde fois et adoptée
sur division.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

RATIFICATION DE CONTRAT.

Résolu.—Que cette Chambre ratifie le contrat
pour la construction de cent milles de voie fer-

ree sur cette partie du chemin de fer du Paci-
fique canadien qui commence à l'extrémité du
48ème contrat, près de la limite occidentale du
Manitoba, et s'étend jusqu'à un point sur le
coté ouest de la vallée de la crique de la Queue
d'Oiseau,—lequel contrat a été déposé sur le
bureau de la Chambre, le 3 avril courant. (Sir
Charles Tupper.

BILL DES SUBSIDES.—(BILL No. 126.)

(Sir Samuel L. Tilley.)

SECONDE ET TROISIEME LECTURE.

Il est proposé que le bill soit lu la seconde
fois.

M. COLBY : Avant que M. l'Orateur
quitte le fauteuil, j'aimerais attirer l'at-
tention de la Chambre sur une question
qui, quoique ne se rattachant pas à celles
qui nous occupent, est d'une importance
assez considérable pour mériter une courte
mention, malgré l'époque avancée de la
session et l'heure tardive à laquelle nous
déliérons encore.

J'entends parler du grand projet qui
attire l'attention de ce continent et de
l'Europe toute entière : la construction du
canal devant traverser l'Isthme de Pana-
ma. La conférence qui a eu lieu à Paris,
l'an dernier, l'inauguration du projet sous
les auspices de l'ex-président Grant, le
récent voyage de M. Lesseps à l'Isthme et
aux Etats-Unis, les dernières discussions
qui ont eu lieu au congrès, le message que
vient de lancer le président, en réponse à
une résolution du sénat, le vif intérêt
manifesté par les cercles de la haute finan-
ce, sur ce continent et en Europe, tout en
un mot indique que les hommes d'état et
les capitalistes des nations les plus prospé-
res du monde, considèrent que le mo-
ment est venu où, dans l'intérêt du
commerce, le banc de terre étroit qui sépare
les rives des deux océans doit disparaître
et que ce canal doit s'ouvrir, dans les inté-
rêts du commerce du monde.

Je n'entrerai pas dans les mérites com-
paratifs des deux lignes ; je ne dévelop-
perai pas les grands avantages de ce
projet ; je ne signalerai point les diffi-
cultés de construction ; de fait, je n'en-
trerai dans aucun de ces détails matériels.
Mais il y a une question incidente qui
affecte considérablement les intérêts com-
merciaux, la prospérité et le prestige du
Canada. C'est une question de droit in-
ternational qui pourrait bien devenir le
sujet de négociations entre le gouverne-
ment des Etats-Unis et celui de la

Grande-Bretagne avant que nous nous réunissions de nouveau dans cette salle. Il est évident et reconnu de chacun que quand ce canal sera construit, il devra être ouvert au commerce du monde entier, tout comme ces deux grands océans sont la propriété du genre humain et le cours d'eau, naturel ou artificiel, qui les unira ne devra être sous l'autorité souveraine ou le contrôle exclusif d'aucune nation en particulier. Quelle que soit la ligne que l'on adopte, elle devra passer sur le territoire de quelque petit état américain, tout à fait incapable de construire ce canal à ses frais ou de garantir les capitaux étrangers nécessaires pour en assurer la construction. Par suite, dans l'intérêt des nations commerçantes un ou deux grands pouvoirs se trouveront dans l'obligation, soit de construire le canal, soit de garantir les capitaux étrangers nécessaires à cette construction. La question pratique dont les nations auront probablement à s'occuper bientôt est celle-ci : "Quel est le pouvoir ou quels sont les pouvoirs réunis qui devront assumer cette responsabilité ?" Il est évident que les grandes nations qui sont le plus intéressées à cette construction, sont la Grande-Bretagne et les Etats-Unis.

Cette question intéresse non-seulement les possessions américaines de la Grande-Bretagne, si vastes qu'elle puissent être, mais l'empire en général. L'Angleterre est la première des nations commerçantes et ayant des possessions sur tous les continents et sur toutes les mers, elle ne demande que ce chaînon pour compléter son cercle de navigation continue autour du monde, navigation qui relierait plus intimement toutes ses possessions disséminées.

Les Etats-Unis croient avoir, dans cette entreprise, plus d'intérêts que la Grande-Bretagne et toutes autres nations réunies. Ils sont mêmes persuadés que cette entreprise doit être sous leur contrôle spécial. Le protectorat de la dite entreprise a été, dans le temps, l'objet de négociations entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne et la question est réglée aux termes ordinaires des traités, par le traité Clayton-Bulwer. Je signalerai à la Chambre les dispositions de ce traité, le fait que les Etats-Unis en ont pris l'initiative et les bases sur lesquelles il est établi.

Dans une lettre en date du 15 septembre

M. COLBY.

1849, M. Rives informe M. Clayton que, conformément à ses instructions, il a eu une entrevue avec lord Palmerston et lui aurait fait la déclaration suivante :

"Les Etats-Unis ne recherchent aucun privilège ou droit exclusif à ce voie de communication qu'ils désirent voir ouverte à toutes les nations, aux conditions les plus libérales et sur un pied de parfaite égalité, protégé surtout au moyen de stipulations parfaitement précises, contre toutes exactions déraisonnables et oppressives, soit de l'état sur le territoire duquel le canal devra passer, soit de particuliers ou compagnies qui pourraient être autorisés à le construire ; que les Etats-Unis, quand même ils le pourraient, ne chercheraient jamais à obtenir des droits ou privilèges exclusifs sur cette grande voie de communication qui appartient naturellement à l'univers entier, car ils savent parfaitement que pareils droits ou privilèges les exposerait à des jalousies inévitables, probablement à des contestations dont les frais dépasseraient de beaucoup les avantages, mais que, tout en ne réclamant aucun privilège exclusif pour eux-mêmes, ils ne permettront jamais qu'une voie de communication aussi importante tombe sous le contrôle exclusif d'aucune grande nation marchande."

Telle était la base des ouvertures faites et qui furent acceptées comme telles. Le résultat de ces négociations fut le traité de 1850 connu sous la désignation de traité de Clayton-Bulwer et dont voici le préambule.

"Les Etats-Unis d'Amérique et Sa Majesté britannique, désireux de consolider les relations amicales qui existent si heureusement entre eux, en exposant et fixant, par une convention, leurs vues et intentions relativement aux moyens de communication par un canal navigable qui pourra être construit entre les océans Pacifique et Atlantique, etc."

Puis le premier article est conçu comme suit :

"Le gouvernement des Etats-Unis et celui de la Grande-Bretagne spécifient, par le présent, que ni l'un ni l'autre de ces pouvoirs ne cherchera à obtenir ou à maintenir un pouvoir exclusif sur le dit canal navigable ; ils conviennent aussi que ni l'un ni l'autre ne construira ni n'entreprendra jamais des fortifications dans le voisinage du canal, le commandant, etc."

Cet article garantit, de fait, la neutralité du dit canal. L'article troisième garantit protection aux personnes qui entreprendront la construction du dit canal. L'article six est ainsi conçu :

"Les parties contractantes à cette convention s'engagent à inviter tous les Etats avec lesquels elles ont des relations amicales, à conclure des stipulations semblables à celles dont ils sont convenus eux-mêmes, afin que tous les autres Etats puissent partager l'honneur et l'avantage d'avoir contribué à une entreprise

d'une importance et d'un intérêt aussi généraux que le canal projeté. Et les parties contractantes conviennent également qu'elles stipuleront des traités avec ceux des États américains du centre qu'elles jugeront disposés à aider à la réalisation du grand projet de la convention, savoir, construire, entretenir et protéger le dit canal comme voie de communication entre les deux océans, pour l'avantage commun de toutes les nations du monde."

Tel est le plan du traité. Voici ce que disait, en 1852, M. Webster, dans ses instructions à M. Lawrence :

" Considérant que les Etats-Unis et la Grande-Bretagne sont convenus de protéger le dit canal ; considérant que les deux pays ayant des possessions sur la côte du Pacifique, sont à ces causes et pour d'autres raisons manifestes, également intéressés au succès de l'entreprise, il semble désirable que les capitaux nécessaires à la construction du dit canal soient avancés par les citoyens et sujets des deux pays."

Il est donc suffisamment établi que le projet était conçu dans l'intérêt de toutes les nations, bien qu'offrant un intérêt spécial à deux nations en particulier. M. Webster déclare que les intérêts de la Grande-Bretagne et ceux des Etats-Unis sont identiques. La convention avait pour but de consolider et perpétuer les relations d'amitié existant entre les deux pays.

Le huitième article est ainsi conçu :

" En stipulant cette convention les gouvernements des Etats-Unis de la Grande-Bretagne non-seulement désirent atteindre un but particulier, mais aussi établir un principe général."

On voulait donc régler permanentement la question. On ne saurait imaginer une convention plus libérale, plus généreuse, plus universelle, puisqu'elle est faite dans l'intérêt des parties contractantes et en même temps, de toutes les nations. Elle reconnaît l'intérêt immédiat des parties contractantes, mais prévoit ceux des autres nations qui pourront assumer une responsabilité dans l'entreprise et participer à ses avantages. Il est vrai que des complications surviennent, relativement à l'abandon de certains droits que la Grande-Bretagne croyait avoir antérieurement acquis ; mais les propositions principales n'ont jamais été contestées je crois, si ce n'est que récemment. Les quelques membres de cette assemblée—qui n'ont pas spécialement étudié la question seront peut-être surpris d'apprendre que, dans une récente communication au congrès, le

président des Etats-Unis fait une proposition directement contraire à la convention de 1850. Sans assigner aucune cause à cette proposition nouvelle, il annonce qu'il ne s'agit point d'une entreprise anglo-américaine sur laquelle d'autres nations pourront avoir contrôle, mais que c'est un projet exclusivement américain soumis au contrôle exclusif du gouvernement des Etats-Unis. Il annonce donc que les Etats-Unis auront le contrôle exclusif de ce canal et que si quelque obstacle est fait à ce contrôle, on devra le faire disparaître.

Voici ce qu'on lit dans son message au Sénat, en date du 9 mars dernier :—

" Conformément encore à la résolution du Sénat, je crois devoir déclarer ici brièvement quelles sont les intentions des Etats-Unis relativement à un canal inter-océanique, suivant un tracé quelconque à travers l'isthme américain. Nous voulons un canal sous notre contrôle. Les Etats-Unis ne peuvent consentir à céder ce contrôle à aucun état européen ou à une combinaison de pouvoirs européens. Si les traités en existence entre les Etats-Unis et d'autres nations, ou si les droits de souveraineté ou de propriété d'autres nations s'opposent à pareil arrangement—opposition qui n'est pas probable—on devra prendre des mesures pour bien établir les droits des Etats-Unis sans préjudice à ceux des autres nations. Les capitaux engagés par des corporations ou par des citoyens d'autres pays semblent impliquer la protection d'un ou de plusieurs grands pouvoirs étrangers. Mais aucun pouvoir ne peut prétendre à cette protection sans prendre, sur ce continent, des mesures que les Etats-Unis regarderont comme entièrement inadmissibles."

Puis il continue :

" Sans donner d'autres raisons à l'appui de mon opinion, je répète, en terminant, que c'est le devoir et le droit des Etats-Unis d'affirmer et de maintenir sur tout canal inter-océanique traversant l'isthme qui unit l'Amérique du sud, une autorité et un contrôle qui protègent nos intérêts comme nation."

Si je comprends bien ce message, il s'agit tout simplement, par voie de négociations ou autrement, d'annuler les traités qui peuvent être opposés à ces prétentions.

Nous sommes donc à la veille de négociations entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne pour faire disparaître tous les obstacles qui s'opposent à ce projet exclusivement américain. Ce programme annoncé par le président des Etats-Unis me semble, monsieur l'Orateur, une nouveauté. Il fait pressentir des négociations pour l'abrogation du traité Clayton-Bulwer.

Il implique le protectorat exclusif des Etats-Unis, au lieu du protectorat des Etats du centre. Il implique suprématie des Etats-Unis dans les affaires commerciales de cette hémisphère. En signalant cette proposition formulée dans un langage aussi ferme qu'explicite, bien qu'il ne soit pas offensif, je n'ai pas pour objet de la réfuter, mais seulement de la signaler afin que la Chambre et le pays puissent juger si le Canada, occupant une portion considérable du continent américain, ne souffrira pas de son adoption. J'observe que certains journalistes américains et certains orateurs dans le Congrès traitent cette déclaration comme une conséquence naturelle de la doctrine Monroe et discutent la question comme si cette doctrine était universellement reconnue comme faisant partie du droit des gens. Or, je prétends que la doctrine Monroe n'est point ainsi reconnue et quand bien même elle le serait, elle ne comprend aucunement le cas actuel, dans les termes pas plus que dans les intentions. La doctrine Monroe a une signification purement politique. Le canal inter-océanique comporte une question purement commerciale. La doctrine Monroe avait un but spécial; le président l'annonça au congrès de son pays sans demander l'approbation ou la désapprobation ultérieure des autres nations. Je puis rappeler ici, en quelques mots, dans quelles circonstances cette doctrine fut promulguée. En 1822, la France et l'Autriche formèrent une alliance pour combattre les idées révolutionnaires et destructives qui se répandaient alors de plus en plus. L'Espagne, voulant réclamer ses colonies rebelles, invoqua l'appui de l'alliance. L'Angleterre, opposée à l'intervention des pouvoirs alliés, demanda la co-opération des Etats-Unis qui prêtèrent leur concours.

Voici comment le président Monroe annonçait sa doctrine dans son septième message au congrès, en 1823 :

“ Dans les guerres entre les pouvoirs européens, dans les questions qui n'intéressent qu'eux-mêmes, nous ne sommes jamais intervenus, et ce n'est point notre intention d'intervenir. Nous ne faisons de préparatifs de défense que lorsqu'on empiète sur nos droits ou qu'on les menace sérieusement. Nous sommes intimement liés à tous les mouvements qui se manifestent sur cet hémisphère et cela pour des raisons qui ne peuvent échapper à aucun observateur impartial. A cet égard les pouvoirs alliés suivent un système tout à fait différent du nôtre. Cela est dû à leurs constitutions

mêmes..... Nous devons donc, par égard pour les relations amicales qui existent entre ces pouvoirs et les Etats-Unis, déclarer que toute tentative, de leur part, d'introniser leur système sur aucune partie de cet hémisphère, constitue un danger pour la paix et la sécurité dont nous jouissons.”

Ceci est une allusion à l'alliance de l'Autriche et du gouvernement légitimiste en France en vue de combattre les principes pour lesquels les Américains avaient combattu et c'est contre cette alliance que la “ Doctrine Monroe ” protestait. Un écrivain américain célèbre, Henry Wheaton, auteur d'ouvrages sur le droit international, s'exprime ainsi :

“ Les pouvoirs alliés ne pouvaient étendre leur système politique à aucune partie de ce continent sans mettre en danger la paix et la sécurité des Etats-Unis qui ne pouvaient, par suite, voir cette intervention avec indifférence.”

C'était donc là une doctrine purement politique, un protêt contre l'établissement d'un certain système politique sur ce continent. C'est l'opinion qu'exprimait Henry Clay dans une occasion mémorable, lorsque comme secrétaire d'Etat, on lui avait demandé de secourir le Mexique au moment où la France était supposée vouloir envahir Cuba. Voici ce qu'il dit dans son rapport à la Chambre des représentants, en date du 24 mars 1826 :

“ Si l'Europe alliée avait essayé de subjuguier les nations établies au sud de ce continent et, sur les ruines de leurs institutions libres, d'établir un système monarchique, les Etats-Unis — telle est l'opinion de leur pouvoir exécutif — se seraient crus — non point par obligation envers aucun état étranger, mais par obligation envers eux-mêmes et la postérité, obligés, par leurs devoirs et leurs intérêts les plus chers — de résister énergiquement à pareille tentative.”

C'est là une déclaration faite au Congrès par le pouvoir exécutif, à l'effet que les Etats-Unis ne se croient aucunement obligés, envers les autres Etats d'Amérique, d'appliquer la doctrine Monroe, si ce n'est quand leurs propres intérêts le demandent. Dans son traité de droit international, Calvo prétend que cette doctrine n'a jamais été reconnue par d'autres nations :

“ Les Etats-Unis ont, jusqu'à un certain point, appliqué cette doctrine en n'intervenant point dans la politique européenne. Mais cette formule politique est restée à l'état de doctrine et on ne la retrouve dans aucune loi, dans aucune convention.”

Les nations étrangères ne se sont jamais crues liées par cette doctrine. Il est vrai que les Etats-Unis se sont abstenus de toute intervention dans les affaires d'Europe, bien qu'ils aient eu une fois, occasion de l'exercer. C'était à l'époque de l'invasion du Mexique par la France qui voulait établir l'infortuné Maximilien souverain de ce pays. En dehors de la doctrine Monroe, les Etats-Unis avaient plusieurs raisons de ne point reconnaître ce monarque. Il arrivait sous les auspices de Napoléon III qui voulait faire reconnaître la confédération du Sud et établir un gouvernement impérial en Amérique, avec la sanction des pouvoirs européens. Les Etats-Unis étaient donc justifiables de ne point reconnaître ce gouvernement *de facto* et, plus tard, d'aider à expulser l'armée française d'occupation.

La doctrine du président Hayes n'est pas du tout celle de Monroe. Cette dernière était purement politique, l'autre est purement commerciale. Il est difficile de comprendre comment la doctrine Monroe qui n'était qu'un protêt contre l'établissement, par la force, des systèmes européens, contrairement à l'opinion des Etats-Unis — peut s'appliquer à une grande entreprise commerciale qui intéresse le monde entier et favoriser l'établissement d'une frontière maritime des Etats-Unis en dehors des frontières reconnues de ce pays. Le canal de l'isthme n'implique aucune question politique. Aucun pouvoir européen ne cherche à s'assurer de nouveaux territoires, ni à implanter un système politique sur aucune partie de ce continent. Il s'agit d'un projet purement commercial qui n'est aucunement compris dans l'interprétation la plus large de la doctrine Monroe. Supposons qu'à la suite d'une grande convulsion, le mur qui sépare les deux océans soit enlevé, de quel droit une nation quelconque, à part celle qui a déjà souveraineté, pourrait-elle s'approprier le contrôle exclusif de ce canal. Pareil droit ne pourrait jamais être reconnu et dans le message du président Hayes, on ne doit voir qu'une recommandation d'adopter un plan du consentement commun des autres grandes nations.

Cela n'amène à considérer quelle serait l'influence des pouvoirs européens dans les affaires de ce continent, si l'on adaptait l'idée du président Hayes à la doctrine Monroe pour faire entrer l'une et

l'autre dans le code international. Subsequemment, aucun pouvoir européen ne pourrait intervenir dans la politique de ce continent pour aucune raison. Mais les Etats-Unis seraient libres de faire peser leur influence dans les affaires des états moindres. Dorénavant, non-seulement les pouvoirs européens, mais toutes les nations américaines, à part les Etats-Unis, ne pourraient prétendre à aucun contrôle sur le canal inter-océanique qui les intéresse toutes et devraient se contenter de ce que les Etats-Unis voudraient bien accorder à tout le reste du monde. Reconnaître ce système sans conditions ce serait admettre que les Etats-Unis peuvent occuper tout poste commercial important, sur notre continent, dans l'intérêt du commerce américain, de même que la doctrine Monroe, interprétée dans son sens le plus large, les autorise à occuper tout poste militaire ou naval dans l'intérêt de la paix et de la sécurité de la république.

Or, je ne crois pas, monsieur l'orateur, que la Grande-Bretagne qui est un grand pouvoir sur ce continent, qui y possède de vastes territoires et des intérêts importants puisse accepter, sans conditions, ce système qui n'est que la doctrine susmentionnée avec toutes les conséquences qui en découlent. Dans l'intérêt de millions de ses nationaux en Amérique, elle a des devoirs et des responsabilités auxquels elle ne peut point se soustraire. L'intérêt général peut demander que les Etats-Unis assurent le protectorat des états de l'Amérique centrale et le contrôle, au nom des autres nations, du canal inter-océanique. Cet arrangement, basé sur des raisons de convenance générale, n'entraînerait l'admission d'aucun principe auquel on puisse raisonnablement s'opposer. Mais il y a une vaste différence entre pareille convention et celle d'après laquelle la reine du Canada et d'autres possessions américaines serait forcée de renoncer aux pouvoirs aux prérogatives et à l'influence qu'elle y exerce, sans y mettre des conditions. On pourrait aussi bien lui demander pareille abdication pour d'autres continents. Comme l'impératrice des Indes, elle suit attentivement les affaires politiques et commerciales de ses sujets d'Asie et porte intérêt à leur bien être.

Comme reine des Iles-Britanniques, sa voix à une puissante influence dans les affaires d'Europe. Ce serait une étrange

anomalie si, sur ce continent seul, elle ne pouvait exercer sa légitime influence dans les affaires qui intéressent ses fidèles sujets qui l'habitent. Comme sujets anglais, nous occupons un territoire aussi vaste que celui des Etats-Unis. Comme celui des Etats-Unis, notre territoire s'étend d'un océan à l'autre. Nous nous efforçons de développer nos ressources intérieures, de peupler notre immense territoire, de développer notre commerce à l'aide d'un vaste système de chemins de fer et de canaux.

Mais, dans ce travail intérieur, nous ne devons pas oublier les besoins de notre commerce au dehors, ne point perdre de vue la perspective de devenir une grande nation commerciale. Nous disposons des plus grands avantages pour construire et équiper des vaisseaux. Nos forêts et nos mines, sur les bords des deux océans, nous fournissent, en abondance, les matériaux nécessaires à cette construction. Sur les bords des deux océans, nous avons aussi les plus belles pêcheries du monde où se forment nos marins. La Colombie britannique est, pour nous, ce que la Californie est pour les Etats-Unis. Or, nous voulons faire la concurrence aux Etats-Unis dans le commerce avec les Etats américains du Sud, sur la côte du Pacifique. Nous voulons l'usage du canal pour les mêmes raisons que les Etats-Unis.

Pour les raisons que je n'ai fait qu'indiquer, je crois, monsieur l'Orateur, que nous devons envisager cette question au point de vue de notre avenir comme nation marchande sur ce continent—je crois que nous devons protester contre tout abandon que notre souverain pourrait faire des droits, des prérogatives et de l'influence qu'elle peut exercer à notre avantage; je crois enfin que, comme nation américaine, étant hautement intéressés dans la question du canal interocéanique, nous devons employer tout notre énergie et toute notre vigilance à faire reconnaître et nos droits et nos privilèges.

SIR JOHN A. MACDONALD: Je suis sûr que tous les membres de cette assemblée sont grandement obligés à mon honorable ami d'avoir traité ce sujet, même à une époque aussi avancée de la session. Je suis sûr que tous ont admiré la grande modération que mon honorable

M. COLBY.

ami a su mettre dans ce discours dans lequel brillent la clarté et la force de raisonnement qui le distinguent entre tous. Cette question est d'une grande importance et chacun a dû lire, avec intérêt, le savant discours prononcé sur le même sujet à la Chambre haute, par l'honorable sénateur Wark.

En ce qui concerne le Canada, je crois que nous n'avons pas d'intérêt immédiat à la construction du canal de Panama. Nous sommes en voie de construire, à travers le continent, un chemin de fer qui nous suffira pendant bien des années. Les Etats-Unis sont dans la même position que nous. Non-seulement, ils construisent un chemin de fer trans-continental; mais ils ont déjà un assez vaste réseau de chemins de fer aboutissant aux Etats de la côte du Pacifique pour ne pas désirer plus que nous la construction du canal de Panama. Mais lorsque ce projet fut annoncé en Europe, les Etats-Unis, agirent comme l'a expliqué l'honorable préopinant. Tout ce que nous avons à dire c'est que, le canal une fois construit, nous y aurons autant d'intérêt que les Etats-Unis, en proportion de notre population et de notre commerce. Nos côtes, sur le Pacifique et sur l'Atlantique, sont presque aussi étendues que celles des Etats-Unis et il serait absurde de supposer que, le canal une fois construit, tous les navires des Etats-Unis faisant le cabotage, de l'Atlantique au Pacifique, auraient le privilège de franchir le canal pour se rendre aux ports du Pacifique et y faire le commerce, tandis que les navires canadiens devraient passer par le Cap-Horn, c'est-à-dire faire une distance plus que double pour arriver au même but.

Quant à la doctrine Monroe, il est évident qu'elle n'a point d'application ici. L'histoire nous apprend que le message du président Monroe dans lequel cette doctrine est formulée, fut provoqué par une observation malheureuse de George Canning qu'il a dû bien regretter avant sa mort. Mais supposons que l'on applique cette doctrine dans toute son étendue, que toutes les nations européennes et américaines admettent la doctrine Monroe comme l'un des principes du droit international, cela n'affecterait en rien le Canada. La reine d'Angleterre a son pouvoir en Amérique, tout comme les Etats-Unis. Comme reine du Canada, elle a les

mêmes droits que les républiques américaines du sud sur le territoire desquelles passerait le canal, et supposant que la doctrine Monroe fût reconnue, ce que je n'admets pas, ce que l'Angleterre, ce qu'aucun pouvoir européen ne peuvent admettre, la reine et la population du Canada auraient encore droit de réclamer, pour le Canal reliant l'Atlantique et le Pacifique, l'application du principe admis pour le canal de Suez, savoir que le canal doit être ouvert à toutes les nations sous leur garantie commune, même en temps de guerre.

M. DECOSMOS : Je crois que la Chambre et le pays doivent des remerciements à l'honorable député de Stanstead (monsieur Colby) pour avoir amené la doctrine Monroe sur le tapis.

En traitant, l'autre jour, la question du chemin de fer du Pacifique, j'ai dit que je me réserverais, avant la fin de la session, l'occasion de parler de la section Esquimalt-Nanaïmo de ce même chemin. C'est ce que je me propose de faire aujourd'hui, et je serai aussi bref que possible.

Au sujet de cette question du chemin de fer qu'il a été convenu de construire en vertu des conditions Carnarvon, je m'attends à ce que le gouvernement va préparer durant la vacance, pour sa construction, une mesure qui sera soumise l'année prochaine à la sanction du parlement. A une phase aussi avancée de la session, nous ne pouvons attendre cette mesure. Je n'ai point l'autorisation expresse du gouvernement pour manifestée cette expectative ; je m'en rapporte uniquement à l'intention qu'il a exprimée d'une manière générale de tenir parole à la Colombie britannique, et aux contrats qui ont été adjugés pour la construction de la section Yale-Savona.

En faisant son exposé général de la question du Pacifique, l'honorable ministre des chemins de fer a parlé de l'engagement pris par l'ancienne Administration, en vertu de la convention Carnarvon, de construire la section Esquimalt-Nanaïmo, et il a dit que cette section coûterait \$4,000,000.

Je suis convaincu, monsieur l'Orateur, que l'honorable ministre a porté le prix de revient de cette entreprise à un chiffre trop élevé. Le résultat de mes recherches

et de mes renseignements me donne la conviction qu'elle peut être exécutée et mise en état d'exploitation pour \$2,500,000. A cette heure avancée, je ne fatiguerai pas la Chambre avec des détails ; mais je vais essayer de démontrer le peu de déboursés qu'il faudrait pour construire ce chemin qui, une fois terminé, n'aura que soixante et huit milles de longueur.

On se souvient que l'honorable ministre des finances, comme partie de son plan de créer des fonds pour faire face aux dépenses du gouvernement fédéral, a demandé et obtenu que le parlement sanctionnât une résolution qui l'autorise à augmenter jusqu'à \$20,000,009 l'émission de billets fédéraux, à la condition de toujours garder pour le rachat de ces billets "en or ou en effets public canadiens garantis par le gouvernement du Royaume-Uni, égaux à 25 pour cent de la somme totale des billets alors non rentrés, et qu'au moins 15 pour cent de la somme totale de ces billets non rentrés serait conservée en or."

Or, monsieur l'Orateur, en m'appuyant sur cette base financière, je vais soumettre à la considération de la Chambre et du gouvernement certains faits qui vont démontrer d'une manière évidente que les moyens de construire la section Esquimalt-Nanaïmo du chemin de fer du Pacifique sont à la portée du gouvernement, et que la dépense pèsera assez légèrement sur le pays pour ne pas nécessiter une augmentation appréciable des obligations annuelles pour l'intérêt sur la dépense qui sera faite dans la Colombie britannique.

J'estime que le prix de revient total de la section Esquimalt Nanaïmo sera de \$2,500,000, qu'elle peut être terminée en quatre ans, et que cette somme peut comprendre la somme entière pour explorations, construction et intérêt. Cependant, je n'entrerai pas dans les détails de cette partie de la question ; mais j'attire l'attention sur ce qui suit :

ETAT de la dépense nécessaire pour construire et terminer la section Esquimalt-Nanaïmo du chemin de fer canadien du Pacifique, s'il est construit entre le 1er juillet 1881 et le 1er juillet 1885—quatre ans—et indiquant le montant de billets fédéraux qu'il sera nécessaire d'émettre chaque année, la réserve en or, et l'intérêt sur la réserve en or, jusqu'à ce que la section Esquimalt-Nanaïmo soit terminée ; aussi, l'intérêt annuel sur la dépense totale après l'achèvement des travaux.

Etat des billets fédéraux, de la réserve en bons et de la réserve en or.

Année.	Emission de billets fédér.	Réserve en bons. Billets féd. à 10 p. c.	Réserve en or. Billets féd. à 15 p. c.
1881-2	\$625,000	\$62,500	\$93,750
1882-3	625,000	62,500	93,750
1883-4	625,000	62,500	93,750
1884-5	625,000	62,500	93,750
Total	\$2,500,000	\$250,000	\$375,000

ÉTAT de l'intérêt sur la réserve en or, du 1er juillet 1881 au 1er juillet 1885, date de l'achèvement de la section E-N.

Année.	Réserve en or.	Intérêt.	Temps.	Total de l'intérêt sur la réserve en or.
1881-2	\$93,750	4 p. ct.	4 ans.	\$15,000
1882-3	93,750	"	3 "	11,250
1883-4	93,750	"	2 "	7,500
1884-5	93,750	"	1 "	3,750
Totale.	\$375,000			\$37,500

L'intérêt est calculé d'après la supposition que la réserve en or sera maintenue au commencement de chaque année, ce qui porte à \$37,500 le total de l'intérêt pendant trois ans.

ÉTAT de la réserve en or maintenue chaque année et intérêt payé chaque année.

Année.	Rés en or maintenue	Taux d'intérêt.	Intérêt payé chaque année.
1881-2	\$93,750	4 p. cent. . .	\$3,750
1882-3	137,500	" . . .	7,500
1883-4	281,250	" . . .	11,250
1884-5	375,000	" . . .	15,000
Totale.	\$375,000		\$37,500

SOMMAIRE.

Total des billets fédéraux émis du 1er juillet 1881 au 1er juillet 1885.	\$2,500,000
Total de la réserve en bons	250,000
Total de la réserve en or	375,000
Total payé sur la réserve en or	37,500
Total de l'intérêt annuel sur la réserve en or, \$375,000 à 4 pour cent après l'achèvement de la section E-N du chemin de fer canadien du Pacifique	15,000
Total du prix de revient de la section Esquimalt-Nanaimo, une fois terminé	2,500,000

M. DeCosmos.

Ces chiffres, M. l'Orateur, font voir d'une manière décisive qu'il faudrait une dépense annuelle d'intérêt très faible pour construire la section Esquimalt-Nanaimo du chemin de fer du Pacifique et pour solder l'intérêt sur la réserve en or après son achèvement. Cette obligation annuelle est si insignifiante que l'effet ne s'en ferait pas sentir, tandis que la construction du chemin de fer serait l'exécution de la convention Carnarvon, l'accomplissement de la promesse faite à la Colombie britannique, d'un engagement qu'on a déjà trop tardé à remplir.

Avant de laisser cette partie de mon sujet, je dirai que la moitié des \$750,000 offertes par l'honorable député de Durham — alors qu'il était ministre — à la Colombie britannique comme compensation pour tous retards à venir, pour remettre à une période indéfinie la construction du chemin de fer canadien du Pacifique dans cette province, est égale au total de la réserve en or nécessaire pour construire la section Esquimalt-Nanaimo sur la base financière que j'ai proposée ; et que l'autre moitié paierait l'intérêt annuel sur la réserve en or pendant vingt-cinq ans après son achèvement, sans compter l'intérêt sur cette somme si elle était placée.

Je vais maintenant, M. l'Orateur essayer de démontrer qu'il ne serait pas nécessaire d'augmenter les taxes pour servir l'intérêt sur l'argent requis pour la construction de cette section du chemin de fer du Pacifique ; et que, de plus, la diminution des dépenses pour le service des postes entre San Francisco et Victoria, ainsi que l'augmentation des recettes des douanes, augmentation amenée par celle de la population de l'île Vancouver et par la construction de cette section du chemin de fer, produiront un gain et feront épargner plusieurs centaines de milliers de piastres de l'intérêt sur la réserve en or.

On sait que le service des postes entre Victoria et San Francisco coûte annuellement \$54,000. Le contrat expire le 1er juillet prochain. Le nouveau contrat prend effet à la même date et ne coûtera qu'environ \$18,000 par année. Cela constitue une économie de \$36,000 par année, soit, en cinq ans, une économie totale de \$180,000. Je calcule que le minimum de l'augmentation de la population de l'île Vancouver, entre 1881 et 1885, si ce chemin de fer est construit, sera de 3,000 âmes. A \$10.42 *per capita*,

chiffre actuellement fourni par la Colombie britannique aux douanes, ce minimum d'augmentation rapporterait, en quatre ans, \$125,040 de plus au revenu des douanes sur les recettes d'aujourd'hui. Le sommaire suivant indique le gain collectif total et l'économie réalisée entre 1880 et 1885 :

SOMMAIRE.

Economie dans la subvention postale de San Francisco pendant cinq ans, de 1880 à 1885, à \$36,000	\$180,000
Augmentation dans les recettes des douanes sur l'augmentation de la population, le minimum 3,000 à \$10.42 <i>per capita</i>	125,040
Total du gain net et économie.....	\$305,040
Intérêt sur le total de la réserve en or de \$375,000, de 1881 à 1885 (voir état précédent).....	37,500
Total du gain collectif et de l'économie de 1880 à 1885	\$267,540

On voit par ce chiffre qu'il n'y a aucune raison de craindre une augmentation de taxes ou de nouvelles obligations onéreuses pour le pays, si cette section du chemin de fer était construite et si la convention-Carnarvon était exécutée. Au contraire, il est établi qu'il y aurait une économie et un gain collectif net de \$267,540, ce qui montre que la construction du chemin de fer serait une affaire profitable pour le Canada.

Prenons maintenant l'estimation des dépenses et des recettes de cette section du chemin de fer après qu'elle aura été mise en état d'exploitation. Il est important que la section Esquimalt et Nanaïmo du chemin de fer canadien du Pacifique rapporte assez par année pour faire face aux frais annuels d'entretien, de réparations et d'exploitation, et donne en outre un surplus.

Je ne connais sur la côte du Pacifique qu'un seul chemin de fer dont les dépenses et recettes puissent donner une idée de ce que seraient probablement celles de la section Esquimalt-Nanaïmo : c'est la section Tacoma-Kalama du chemin de fer *Northern Pacific* qui unit le détroit de Puget à la rivière Colombie, distance de 150 milles.

Parlant de mémoire et sauf rectification, car j'ai perdu mes notes, les dépenses annuelles de ce chemin de fer étaient de \$105,000 il y a quelques années, et les profits sur l'intérêt et les frais de \$37,000.

Encore une fois je donne ces chiffres de mémoire seulement, et je ne garantis pas leur exactitude.

Toutefois, je vous signalerai deux petits chemins de fer en rapport avec cette ville et dont nous connaissons les frais d'entretien, de réparations et d'exploitation par les statistiques de 1877-78, mises en la possession du parlement. Le premier est le chemin de fer Brockville et Ottawa, 86½ milles de longueur, dont les frais d'entretien, de réparations et d'exploitation sont de \$119,126 ; et le second est le Saint-Laurent et Ottawa, 59 milles de longueur, dont les frais sont de \$110,559.

Or, M. l'Orateur, la section Esquimalt-Nanaïmo aura environ 68 milles de longueur, et je calcule que le maximum de ses frais d'entretien, de réparations et d'exploitation sera de \$100,000. La raison pour laquelle je place ses dépenses à un chiffre plus bas que celles des deux chemins qui viennent aboutir à cette ville, c'est que le principal article de transport d'ici à quelques années sera la houille, et que, d'après les réglemens qui régissent le transport du charbon sur l'Intercolonial dans la Nouvelle-Ecosse, les expéditeurs et les consignataires de houille font le chargement à leurs frais, ce qui fait une économie considérable pour le gouvernement ; donc, appliquant le même régleme-nt à la section Esquimalt-Nanaïmo, je réduis la dépense à un maximum de \$100,000 par année.

Voici l'estimation que je fais des recettes et des dépenses de cette section du chemin de fer, après qu'elle aura été mise en état d'exploitation :

ÉTAT DES RECETTES ET DÉPENSES.

40,000 tonnes de charbon livrées à Victoria pour la consommation locale, à \$1,00 la tonne.....	\$40,000
60,000 tonnes de charbon livrées à Victoria ou Esquimalt, devant être expédiées à l'étranger, au taux spécial en usage sur l'Intercolonial entre New Glasgow et les houillères de Londonderry, à 65 centins la tonne.....	39,000
50,000 tonnes de charbon livrées à Nanaïmo pour exportation, à 50 centins la tonne.....	25,000
5,000 tonnes de produits et de marchandises, à \$2 la tonne.....	10,000
10,000 voyageurs, à \$2.....	20,000
Droit de royauté sur 100,000 tonnes de charbon tirées des houillères du chemin de fer, à 20 centins la tonne	20,000

Economie sur le transport des malles entre Victoria et Nanaimo, par année	\$ 4,000
Ventes de terres, bois, etc.	10,000
<hr/>	
Total de l'estimation des recettes. . .	\$168,000
Total des dépenses annuelle du che- min de fer E. et N.	\$100,000
Intérêt sur la réserve en or.	\$15,000
<hr/>	
Total des recettes nettes.	\$53,000

Je crois, monsieur l'Orateur, que dans un avenir rapproché, lorsque ce chemin aura été mis en état d'exploitation, mon estimation de ses recettes et profits sera vérifiée ; et que lorsque la partie continentale du chemin de fer se sera prolongée jusqu'à la baie Anglaise, Burrard Inlet, avec un passeur pour la relier à Nanaimo, le nombre des voyageurs et le chiffre des opérations de transport sur cette section du chemin de fer du Pacifique dépasseront ceux de toutes les autres petites sections de toute la ligne transcontinentale.

Il ne me reste plus qu'à parler de la région des terres de l'Île Vancouver qui va passer au gouvernement fédéral aussitôt que celui-ci sera prêt à commencer la construction de cette section.

Il y a, dans cette région, une étendue très considérable, principalement de terres à bois, qui sera d'une grande valeur. Mais ce sont surtout les houillères qui longent la ligne du chemin de fer qui auront le plus de valeur. J'estime qu'il y a, entre Esquimalt et Nanaimo, dans la région du chemin de fer, 200 milles carrés de bonnes houillères. Or, le moins qu'elles puissent rapporter au gouvernement, en moyenne, est \$50,000 par mille. A ce taux, les 200 milles carrés rapporteraient en fin de compte \$10,000,000—une somme égale à quatre fois le prix de revient de la ligne entre Esquimalt et Nanaimo.

Ceci démontre, avec mon estimation des recettes, que la construction et l'exploitation de cette section seraient une entreprise profitable.

J'espère que pendant la vacance le gouvernement va consacrer à ce sujet sa plus sérieuse attention, et qu'il nous donnera, à la prochaine session, une mesure pour la construction de cette section.

M. MACDONALD (Kings, I. P. E) : Relativement à la pétition contre la politique nationale, je tiens à dire qu'elle n'a

M. DECOSMOS.

pas été signée par 6,000, comme on l'a prétendu, mais par 5,000. Quant au nombre des électeurs qui l'ont signée, je dois dire que tandis que 2,400 ont voté contre moi, seulement, 1,300 votants—ou 1,100 de moins qui ont voté contre moi—ont signé la requête contre la politique nationale, nonobstant le fait que le comté a été parcouru en tous sens pour obtenir des signatures. La pétition, si elle prouve quelque chose, prouve que le plus petit nombre de ceux qui ont voté contre moi sont opposés au tarif.

M. BLAKE : J'aurais voulu faire une courte revue des travaux de la session ; mais notre temps vient d'être pris par tant de sujets différents, que je n'ai pas l'intention de retenir de la Chambre plus longtemps à cette heure avancée. Nous avons construit le canal de Panama, nous avons vilipendé et jeté aux vents la doctrine Monroe, nous avons prouvé, d'une manière décisive tout naturellement, que la construction du chemin de fer Nanaimo serait un des placements les plus avantageux présentés au monde ; et ayant fait tout cela, il ne nous reste plus qu'à aller nous coucher. Néanmoins, je désire faire une ou deux observations.

Je crois que nous avons commencé la session trop tard. Si nous nous réunissions, à l'avenir, plus tôt que cette année, je crois que ce serait mieux. J'aimerais que la session commencerait dans la dernière partie de janvier ou tout à fait au commencement de février.

Après cela, je suggérerais que l'exposé financier fût fait plus à bonne heure, afin que nous puissions arriver plus tôt au comité des subsidés. Cette année nous nous sommes réunis le 12 février ; l'exposé financier n'a été présenté que le 9 mars, et nous ne sommes pas arrivés au comité des subsidés avant le 2 avril.

Ma troisième observation a trait aux mesures du gouvernement, lesquelles devraient également être soumises à la Chambre plus tôt quelles ne l'ont été cette année. Dans la dernière semaine, c'est à dire depuis le 29 avril, nous avons donné la seconde lecture à vingt six bills du gouvernement, touchant à des questions plus ou moins importantes, mais que la Chambre a tous fait passer à l'état de lois. Sur ces vingt six projets de lois, il n'y en avait que trois, je crois, qui fussent susceptibles d'une discussion parlementaire, étant basés sur des résolutions.

Naturellement, ces observations sur le retard apporté par le gouvernement à la présentation de ses mesures ne s'appliquent pas au bill des subsides, non plus qu'à un ou deux autres projets de loi. Trois des vingt-six bills ont été présentés, adoptés et expédiés durant la dernière semaine de la session, et je dis que c'est convertir la Chambre, non pas en un corps qui fait des lois, mais en un corps qui enregistre les idées des honorables messieurs qui présentent des mesures et de ceux qui les appuient.

Quelque désir que nous ayions de la doctrine Munroe, appliquée à un autre pays, il est évident que l'honorable monsieur a fait une application pratique de cette doctrine à la Chambre, car il est permis d'en conclure que la majorité a le droit exclusif de discuter et déterminer ce qui doit être fait. J'espère qu'à la prochaine session l'honorable monsieur prendra l'initiative d'une réforme quelconque sur ce point.

On pourrait en arriver là s'il était entendu que les mesures ministérielles doivent être préparées pendant la vacance, et que si elles sont présentées à une période avancée de la session, elles ne recevront qu'un faible encouragement et ne seront acceptées qu'en cas d'urgence. Notre propre réputation et l'intérêt du pays exigent que nous nous mettions à l'œuvre pour remédier à ce mal.

Je me permettrai de faire deux autres recommandations pratiques que les ministres pourront examiner pendant la vacance.

Nous avons beaucoup discuté au sujet des inconvénients qu'entraînent les retards apportés à la législation privée. Je crois qu'il serait bon, à l'avenir, que le premier comité des ordres permanents qui aura été constitué après le commencement d'un parlement, resterait le même pendant toute la durée de ce parlement, sauf les lacunes occasionnées par décès ou autres causes, et qu'il se réunirait immédiatement après l'ouverture de la session, afin que ceux qui ont charge de bills privés puissent prendre des mesures pour les présenter de bonne heure.

Ensuite, relativement au comité des comptes publics, j'ai donné avis, lors de la dernière réunion, d'une résolution à l'effet qu'il était essentiel qu'il fût constitué dès les premiers jours de la session. Les comptes publics sont produits immé-

diatement après l'ouverture, et le temps de relâche de la session qui a lieu avant que les autres comités importants se mettent à l'œuvre, pourrait être utilisé par la discussion des matières dont ce comité est saisi.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je crains d'avoir perdu quelques-unes des observations de mon honorable ami. Cependant, quand je suis entré, il était à parler de l'importance qu'il y a que la Chambre se réunisse de bonne heure. Nous avons déjà pensé à cela, ayant discuté cette question en 1867 et 1873, alors que nous avons été remplacés par une autre Administration qui a eu la même occasion que nous d'observer et qui en est apparemment venue à la conclusion que le parlement ne pouvait pas, profitablement, être convoqué avant la première semaine de février.

En premier lieu, d'après le système de nos statuts, les rapports, relevés et comptes se terminent au 31 décembre, et ne peuvent pas être préparés sous une forme convenable en moins quatre ou cinq semaines.

Il y avait ensuite une objection pratique qui nous empêchait de convoquer le parlement plus tôt, objection qui affectait plus particulièrement Ontario et Québec. Un très grand nombre de membres du parlement sont en rapports plus ou moins intimes avec les institutions municipales du pays ; et nous savions que quand la Chambre s'était réunie au mois de janvier, des représentants d'Ontario en étaient partis pour aller aux élections municipales. Les uns étaient maires, les autres *reeves*, les autres préfets.

Les deux partis en sont venus à la conclusion que l'époque où nous pourrions nous réunir avec le plus de profit était au mois de février. Je crois que le plus tôt nous nous réunirons dans ce mois, le mieux ce sera. Voilà quelques-unes des raisons qui ont fait que la session n'a pas, cette année, commencé huit ou dix jours plus tôt.

L'honorable député (monsieur Blake) s'est plaint de ce que les mesures du gouvernement n'ont pas été produites assez tôt. C'est une plainte que l'opposition fait toujours. Elle a été formulée par nous quand nous étions à gauche, ainsi que par le parti libéral qui nous y a précédés de 1867 à 1873, et aujourd'hui on en donne une nouvelle édition. La meilleure

réponse qu'on puisse faire à cette objection. C'est que les mesures ministérielles constituent en réalité une très faible partie des travaux du parlement. Nous nous sommes fait un code de lois calquées sur celles d'Angleterre, et je ferai remarquer ce fait notable : en supposant qu'à l'exception du bill des subsides nous ne fassions pas passer une seule mesure d'ici à cinq ans, le pays ne serait pas arrêté dans sa voie progressive. Nous avons un corps volumineux de bonnes et saines lois.

M. BLAKE : Je prends la liberté d'interrompre l'honorable monsieur pour dire que le nombre des projets de lois présentés est hors de question. Nous avons réclamé contre l'époque tardive où vous avez produit vos bills.

SIR JOHN A. MACDONALD : L'honorable député (monsieur Blake) devra admettre, je crois, que dès le lendemain du discours du trône la Chambre s'est mise à l'œuvre avec un zèle, une ardeur remarquable. Dans un pays libre, c'est une affaire peu importante que les mesures soient présentées par le gouvernement ou par des députés, ou que le ministère prenne l'initiative des questions qui sont soulevées, pourvu que le parlement ait l'occasion de discuter toutes ces mesures. Dès le début de la session nous avons eu de longues séances, et je pense que les *Débats* de cette année contiendront la preuve que les matières affectant les intérêts du pays ont été plus débattues qu'à aucune autre session dont j'aie eu connaissance.

Sans doute il est bon que le gouvernement produise ses mesures aussi tôt que possible. Les mesures les plus importantes de cette session ont été le tarif, le cours monétaire et les affaires de banques. Ces questions ont été discutées à fond par les journaux et par des spécialistes. L'honorable ministre des finances a reçu, après l'ouverture du parlement, de nombreuses députations et délégations au sujet de ces différentes questions ; je crois que le résultat a été un succès et que les mesures déposées devant le parlement ont reçu le concours, non seulement des amis du ministère, ce à quoi on pouvait s'attendre, mais aussi des honorables députés de la gauche, sauf la seule mesure du tarif.

Maintenant, quant aux bills privés, j'abonde considérablement dans le sens de l'honorable député de Durham-Ouest, ainsi qu'il le sait, au sujet de la nécessité

de contrôler la législation. Dans le cours de ma longue carrière parlementaire j'ai eu tant d'exemples du mal causé par des bills privés dont l'introduction et la manipulation ont été préjudiciables à des intérêts ignorés par le parlement, que j'admets avec lui la nécessité d'exiger qu'avis suffisant soit donné préalablement des matières en rapport avec la législation privée.

Je partage également sa proposition que le comité des ordres permanents nommé au commencement d'un parlement reste le même à chaque session pour s'occuper de la législation de cette nature.

L'honorable monsieur dit que le comité des comptes publics devrait être permanent. Je pense, quant à moi, que ce serait tout-à-fait inconstitutionnel. Il peut constater que la doctrine établie par sir Robert Peel sur ce point, et qui est la vraie doctrine, est contraire à un comité des comptes publics.

Nous sommes allés beaucoup plus loin que les communes d'Angleterre. Chaque gouvernement s'est opposé à l'établissement d'un comité des comptes publics permanent ou sessionnel, pour la raison qu'aucun gouvernement ne peut rester ou supposer se soumettre sous le coup d'une accusation permanente ou annuelle. Nous nous y sommes soumis, et je ne cache pas que nous en ayons souffert. Mais un comité des comptes publics, supposé être un tribunal permanent, siégeant en dehors de la Chambre, établi au commencement de la session comme accusateur en permanence du gouvernement, ne pourrait être sanctionné constitutionnellement.

Je crois, avec l'honorable monsieur, qu'un comité des comptes publics,—à en juger d'après notre expérience, qui diffère de celle qu'on en a faite en Angleterre où on n'en veut pas—est une institution utile, en ce sens qu'il exerce un contrôle considérable sur l'Administration ; mais je ne pense pas que nous devrions aller jusqu'à en faire un comité permanent.

M. BLAKE : L'honorable monsieur ne m'a pas compris. Je ne désire point que le comité exerce des fonctions en dehors des sessions.

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Je rappellerai à l'honorable premier ministre que, s'il n'avait pas été puissamment secondé par l'opposition, la session aurait duré encore plusieurs semaines. Mais nous en avons été bien mal récompensés par le désordre qui a marqué nos séances,

des deux dernières semaines. Vous savez, M. l'Orateur, et l'honorable premier ministre le sait aussi, que la Chambre n'a jamais présenté pendant aussi longtemps un aspect aussi désordonné. Indubitablement, si l'on veut continuer cet état de choses, il y aura, à la session prochaine, des résultats très dispendieux.

Je demanderai à l'honorable premier ministre—qui, je dois lui rendre cette justice, a généralement désiré maintenir le decorum de la Chambre—je lui demanderai si nous pouvons laisser continuer ces interruptions à l'avenir sans prendre des moyens efficaces pour y mettre fin. La différence entre la droite et la gauche a été très marquée. Les membres de la première ont pris la parole sans qu'un mot se soit élevé de ce côté-ci ; mais lorsque des membres de la seconde ont voulu prendre la parole, ils ont été continuellement interrompus. Eh ! bien, je répète que si cet état de choses continue, les résultats en seront extrêmement désagréables et contribueront beaucoup à prolonger la durée de la prochaine session.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je partage pleinement l'opinion de l'honorable monsieur sur la nécessité de mettre fin à ces interruptions inconvenantes qui dégradent notre dignité et notre position ; mais je n'accepte pas son assertion que le désordre vient de notre côté. Nous avons eu occasion de constater que les interruptions sont faites par des députés qui agissent d'ordinaire avec lui, et, si le bruit n'est pas aussi grand, c'est parce que le nombre de ses partisans n'est pas aussi considérable.

Le fait que, sous ce rapport, nous n'avons pas de reproches à nous faire les uns aux autres. Durant le dernier parlement la majorité toute puissante faisait du vacarme, et peut-être la majorité actuelle en fait-elle autant quelques fois. Mais il est absolument nécessaire que l'ordre soit observé. Je déclare en toute sincérité, comme le plus ancien membre de la Chambre—je puis dire le père de la Chambre—que j'ai été profondément chagrin du tapage et des interruptions indécentes qui ont eu lieu.

Il existe des moyens légitimes de faire taire un membre qui lasse la patience et le bon sens de la Chambre. En Angleterre, on crie : "question," "écoutez ! écoutez !" Un membre qui se lève dans la Chambre des Communes anglaises et

qui essaie de parler contre le gré de la Chambre, n'a pas la moindre chance de se faire entendre. Là, grâce à l'expérience acquise, un député peut voir de suite s'il a, comme on dit, l'oreille de la Chambre s'il ne l'a pas et s'il est homme de sens, il n'essaie pas de parler. Il existe des moyens parlementaires de faire comprendre à un membre que la Chambre ne désire pas l'entendre.

Je regrette beaucoup de voir qu'ici nous dépassons la plus extrême latitude accordée dans la Chambre des Communes anglaises dans les temps de plus grande excitation. J'ai eu déjà l'occasion de déplorer ce fait, il y a plusieurs années, un jour que des membres du parlement anglais assistaient à une de nos séances, où des papiers et des livres étaient lancés d'un côté et de l'autre, et où la plus grande confusion, le plus affreux tumulte régnaient dans la Chambre. Cette scène nous a beaucoup nui dans l'estime de ces messieurs.

J'espère qu'à la prochaine session nous serons plus convenables dans l'expression de notre approbation ou désapprobation. Je compte, si je vis alors, saisir l'occasion, avant l'ouverture de la Chambre, de voir les membres des deux partis et les prier de ne pas renouveler ces désordres inconvenants bien propres à diminuer le respect que doit inspirer un corps délibérant en qui reposent le bonheur et l'avenir de ce pays.

M. ANGLIN : Il ne serait pas juste de laisser passer sans la relever l'assertion de l'honorable premier ministre à l'effet que l'opposition a beaucoup contribué à prolonger la session.

L'honorable monsieur a eu plus d'une fois l'occasion d'arrêter les interruptions indécentes que faisaient ses propres amis. Je dois dire que ni dans cette session ni dans la dernière je n'ai pas vu un seul membre de l'opposition parler pour tuer le temps ; je ne me souviens pas non plus d'une seule occasion, dans le cours des cinq années de la précédente Administration, d'une seule occasion où, une question importante ayant été amenée sur le tapis au commencement de la veillée et un ou deux membres seulement ayant pris la parole, on ait essayé d'empêcher les autres de parler—comme cela s'est fait durant la présente session.

De notre côté, nous pensons avoir fait tout ce qu'il était possible de faire pour

rendre la session agréable et pour faciliter l'expédition des affaires publiques, et nous voulons nous séparer dans de bons sentiments les uns envers les autres. Tout ce que nous demandons, c'est d'être bien traités ; mais nous sommes résolus à ne pas nous laisser mettre dans une fausse position vis-à-vis du pays. Prenons la résolution, en nous séparant ce matin, de nous conduire à l'avenir comme il convient à une assemblée délibérante.

Bill lu la seconde fois et adopté.

AJOURNEMENT POUR L'ASCENSION.

RESOLU, que lorsque la Chambre s'ajournera aujourd'hui, elle reste ajournée jusqu'à vendredi à 11 a.m.—(Sir John A. Macdonald.)

BILL AMENDANT L'ACTE DU PILOTAGE.

(BILL No. 116.)

(M. Pope, Queen, I. P.-E.)

L'ordre du jour pour comité général est rescindé et le bill retiré.

La Chambre s'ajourne
à deux heures
quarante-cinq minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 7 mai 1880.

L'Orateur prend son siège à onze heures.

PRIÈRE.

PROROGATION.

M. l'Orateur donne à la Chambre communication de la lettre suivante :

“ BUREAU DU GOUVERNEUR-GÉNÉRAL,

“ BUREAU DU SECRÉTAIRE,

“ Ottawa, 6 mai 1880.

“ MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous informer que Son Excellence le gouverneur-général se rendra à la salle des séances du Sénat, pour proroger la session du parlement fédéral, vendredi, le 7 courant, à 4 heures.

“ J'ai l'honneur d'être,

“ Monsieur,

“ Votre très obéissant serviteur,

“ F. DE WINTON, Major, A. R.

“ Secrétaire du Gov.-Gén.

“ A l'honorable

“ Orateur de la Chambre des Communes.”

REPONSES A DES ORDRES DE LA CHAMBRE.

OBSERVATIONS.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je désire attirer l'attention des députés qui

M. ANGLIN.

restent sur l'inopportunité d'accorder, simplement pour satisfaire la curiosité d'un membre, toutes les demandes de documents qui sont faites. Voici, par exemple, un document dont la préparation a coûté beaucoup d'argent, et je doute fort que le député qui l'a demandé le lise jamais.

CONTRAT DES IMPRESSIONS DU PARLEMENT.

ADOPTION DU RAPPORT DU COMITÉ.

M. STEPHENSON : Je propose que le troisième rapport du comité collectif des impressions du parlement sont maintenant adopté.

M. PATTERSON (Essex) : Je propose, en amendement, que les mots suivants soient ajoutés à la dite motion :

“ Et que cette Chambre est d'opinion que le gouvernement devrait prendre les mesures nécessaires pour annuler le contrat adjugé à MM. MacLean, Roger et Cie. pour les impressions du parlement à dater du 1er janvier 1880 ; et que le dit contrat soit offert à Patrick Boyle, de Toronto dont la soumission paraît être, d'après la preuve faite, la seule soumission légitime au-dessous de celle de MM. MacLean, Roger et Cie. ; et que toute cette partie du troisième rapport du comité collectif des impressions du parlement, qui est compatible avec la présente résolution, soit adoptée.”

SIR JOHN A. MACDONALD : L'obstacle qui se trouve dans la voie de l'amendement est celui-ci : une motion faite en cette Chambre ne peut avoir aucun effet. Les contrats pour les impressions du parlement relèvent des deux Chambres. Le Sénat a déjà concouru dans le rapport, et ce que la Chambre pourrait faire n'aurait d'autre effet que de provoquer un conflit entre elle et le Sénat.

M. COSTIGAN : L'amendement n'attaque pas le rapport, mais déclare que le contrat doit être annulé et indique certaines autres choses qui devrait être faites ensuite. Le rapport du comité déclare que le contrat doit être annulé, et cet amendement dit la même chose, ne faisant qu'un pas de plus.

SIR JOHN A. MACDONALD : Si c'est une motion séparée, elle ne peut certainement pas être proposée maintenant. Si c'est un amendement, il doit en avoir la forme.

M. COSTIGAN : Je veux ajouter à l'amendement. Nous avons eu beaucoup de difficultés à proposer un amendement convenable, et il a été assez difficile de

nous occuper du rapport lui-même. L'amendement fut préparé pour faire face au cas, tel qu'il s'est présenté devant la Chambre. Le comité a pris beaucoup de temps à s'enquérir de l'affaire conformément à l'expression de l'opinion publique dans cette Chambre et dans les journaux. On demandait une enquête complète sur les faits se rattachant au contrat des impressions, et le comité a pris toute la session pour rechercher et recueillir la preuve.

Il est malheureux que le rapport n'ait pas été présenté plus tôt : il aurait pu l'être depuis deux ou trois jours. Mais il a été retenu, et il met dans une fausse position ceux qui différaient de la majorité du comité. Mais il y a une chose certaine, à mon sens : c'est qu'il ne va pas assez loin, il ne remplit pas dans leur intégrité les instructions de la Chambre. Il aurait pu dire que les personnes trouvées coupables des pratiques dont elles étaient accusées en rapport avec le contrat des impressions n'ont pas le droit de faire des soumissions pour un nouveau contrat.

En outre, à cette période si avancée de la session, le comité ne peut réaliser l'attente du public. Il n'y a pas de doute que dès le moment où les révélations ont été faites, l'opinion publique demandait l'annulation du contrat. Or, le rapport dit simplement que le contrat devrait être annulé ; c'est ce qui a été adopté par le Sénat, et l'adoption du rapport a été proposée dans cette Chambre. L'auteur de l'amendement déclare seulement qu'en adoptant le rapport, le soumissionnaire suivant *bona fide* devrait avoir le bénéfice de sa soumission.

M. TROW : Je ne souscris pas du tout aux observations que vient de faire l'honorable monsieur.

Je considère que le comité collectif des impressions n'avait aucune juridiction en cette matière. Le renvoi de l'affaire au comité ne lui donnait aucunement l'autorisation de transférer le contrat des impressions à un autre particulier, ou même de s'occuper de ce détail. Les instructions du comité étaient simplement de recueillir la preuve se rattachant aux soumissions et à l'adjudication du contrat, et d'aviser aux moyens de prévenir pour l'avenir des pratiques inconvenantes dans le système des soumissions.

Le comité ne savait pas officiellement qu'il était autrefois impliqué dans ces pratiques. Je ne sache pas que M. Boyle y

fût autant impliqué que les autres qui ont fait des soumissions. Charlton et Cotton affirmèrent sous serment que M. Boyle les avait autorisés à faire pour lui, avec MacLean et Roger, le marché le plus avantageux possible. Ils étaient des agents, et quoi qu'ils fissent, il en était responsable. Je ne vois aucune raison pour que la Chambre ou le comité interviennent dans sa réclamation plus que dans celle des autres soumissionnaires. Il est évident qu'il y a eu du chantage dans cette affaire.

Les entrepreneurs actuels ont fort bien exécuté les impressions et d'une manière qui leur fait honneur : ils ont donné satisfaction générale. Ils possèdent un matériel très dispendieux, et, s'ils étaient privés du contrat, ils subiraient une perte considérable. Des gens sans principes ont pratiqué le chantage à leurs dépens et les ont mis dans la position malheureuse où ils se trouvent en ce moment. Leur seule garantie, dans les circonstances, était de céder et d'acheter des intérêts imaginaires de gens peu scrupuleux, ou de subir une lourde perte en sacrifiant leur outillage.

M. JONES : Je ne vois pas comment l'amendement peut être adopté : il créerait une très grande confusion. Comment le contrat pourrait-il être annulé pendant la période mentionnée dans le rapport ? Tout l'ouvrage a été fait depuis le premier jour jusqu'à ce moment. Comment sera-t-il payé ? sera-ce en vertu des termes du contrat ? Encore une fois je crois que cet amendement créerait une très grande confusion.

Messieurs MacLean et Roger doivent continuer les ouvrages, car ce rapport est insuffisant et il n'a pas été présenté d'une manière régulière. Dans tous les cas, on doit leur permettre de continuer les travaux jusqu'à la prochaine session, jusqu'à ce qu'ils soient terminés.

M. WHITE (Hasting-Est) : Si nous ne prenons une décision aujourd'hui, MacLean et Roger vont continuer leur contrat depuis la fin de cette session et le conserveront jusqu'après le commencement de la prochaine, puisque le litige continue.

Le public a été parfaitement mis au courant de cette affaire. Je félicite le *Globe* d'avoir découvert les actes déshonorants des personnes intéressées dans ce contrat.

Poursuivi devant les tribunaux, il a gagné sa cause. Le *Mail*, autre journal habile, a exposé les transactions frauduleuses et corruptrices de certaines personnes de cette ville impliquées dans l'affaire. Ce journal est allé plus loin, et il a déclaré que tous ceux qui ont des rapports avec le parlement, depuis le premier jusqu'au dernier, doivent être exposés et punis pour tout ce qu'ils font au détriment de l'intérêt public.

Je prétends que MacLean et Roger n'ont pas le droit de garder un contrat qu'ils ont obtenu par la corruption. On dit que chaque soumissionnaire ou entrepreneur qui vient à Ottawa est soumis au chantage—qu'il doit payer de grosses sommes d'argent pour s'assurer l'influence de gens qui prétendent contrôler les départements. Cette pratique n'est-elle pas corruptrice, funeste ? n'est-elle pas contraire à l'honnête administration des affaires publiques ?

Le comité des impressions ne s'est pas bien acquitté de sa tâche. Qu'a fait le comité nommé par l'ancienne Administration pour établir une enquête sur certaines impressions auxquelles l'ex-Orateur de cette Chambre était intéressé ? Il garda jusqu'au dernier moment de la session le rapport qui lui était défavorable—tout comme on fait de celui-ci ; on vit les ministres aller de ci de là, tandis que l'Orateur guettait l'arrivée du Huissier de la verge noire, en sorte qu'au dernier moment il n'y a pas eu moyen de dire un mot.

S'il est une chose plutôt qu'une autre qui a condamné l'ancienne Administration, ce sont ses agissements dans l'ombre. N'imitons pas son exemple, mais travaillons au grand jour.

Le comité des impressions devrait produire des rapports en forme. L'honorable chef de l'opposition disait, l'autre jour, que ce rapport n'avait pas été soumis à la Chambre dans la forme convenable. L'honorable ministre des douanes répondit que le rapport avait été adopté par treize membres du comité ; mais le président garda le silence. Pourquoi ne s'est-il pas levé comme l'honorable ministre, et n'a-t-il pas admis franchement que le comité avait adopté ce rapport ? A quoi bon tourner ainsi autour du pot ? Voyons si nous avons à Ottawa des gens qui escroquent le peuple de cette façon, pratiquent le chantage sur les entrepre-

neurs et se servent de leur position pour démolir nos hommes publics.

Pourquoi le président du comité n'a-t-il pas rendu les faits publics, au lieu de les cacher jusqu'au dernier moment ? Je puis dire à l'honorable monsieur qu'il a perdu beaucoup de cette noblesse de caractère, de cette bonté de cœur qu'on reconnaissait en lui.

Je regrette de remarquer dans cette Chambre une tentative de défendre cet homme aux dépens du parti conservateur. Je dis, sans hésitation, que monsieur Mackintosh ne doit pas s'imaginer que, parce qu'il est rédacteur du *Citizen* d'Ottawa, il lui est permis de traîner le parti conservateur à ses pieds pendant qu'il empêche \$12,000 de l'argent de MacLean et Roger.

Le parti conservateur de ce pays n'accepte pas la responsabilité d'un acte de cette nature. Pour ma part, je ne veux pas être chargé des péchés de monsieur Mackintosh, ou de n'importe quel autre conservateur, lorsque j'aurai à monter sur les tréteaux d'Hasting-Est, aux prochaines élections.

Je suis d'avis que nous devons donner le contrat à l'homme qui a fait la seule soumission honnête, et je pense que nous aurions du présenter un rapport adjugeant le contrat à Patrick Boyle. Il y a droit. On dit qu'il n'a pas l'outillage ; mais s'il fournit des cautions, il l'aura.

A moins de rejeter Mackintosh du pied, nous ne pouvons pas nous présenter devant le pays avec un bilan net. Je suis d'opinion que le *Globe* et le *Mail* méritent des remerciements pour l'avoir fait connaître.

M. STEPHENSON : Je suis surpris de la chaleur que l'honorable député d'Hasting-Est (monsieur White) déploie, dans cette affaire. S'il avait donné à ses devoirs parlementaires et aux travaux des comités autant d'attention que les membres du comité des impressions en ont accordée à cette affaire, il serait certainement plus réservé.

Je n'hésite pas à le dire, ce comité a eu plus de séances et a fait plus d'ouvrage, pendant cette session, que tous les comités de la Chambre ensemble. Nous avons présenté pas moins de seize rapports, sans compter les séances du sous-comité. Par conséquent, lorsque l'honorable député d'Hasting-Est parle de membres qui tournent autour du pot, il va trop loin, il

est injuste, comme il pourrait s'en convaincre lui-même s'il voulait se donner la peine de faire un examen de nos travaux.

Quant à moi, je ne suis pas aussi positif que certains honorables députés sur certaines matières ; mais quand je suis convaincu d'avoir raison, j'agis d'après le conseil d'une personne autorisée, et je vais mon chemin. Lorsque, il y a deux jours, on m'a jeté cette affaire sur les bras sans crier gare, j'ai dit, en réponse à la question qui m'était posée par l'honorable député de Durham-Ouest, que je ne pouvais pas répondre d'une manière positive, mais que j'étais sous l'impression que le rapport du sous-comité avait été soumis au comité général et adopté. Je ne pouvais pas affirmer qu'il eût été adopté, ou non, sur une résolution formelle. De là mon hésitation à répondre d'une manière décisive, et j'envoyai un page au bureau du greffier pour avoir le procès-verbal. Dans l'intervalle le débat continuait, et il était terminé avant que j'eusse trouvé dans le procès-verbal l'information que je cherchais.

Je désire une fois pour toutes, qu'il soit bien compris par l'honorable député d'Hastings-Est que je ne suis pas homme à tourner autour du pot dans une affaire comme celle-ci ou dans tout autre affaire. J'ai, dans cette Chambre et dans le pays, une réputation bien mieux établie que celle de l'honorable monsieur, et je n'ai jamais encore été accusé de lâcheté.

Le comité a discuté la question au sujet de M. Boyle et des autres soumissionnaires, et quant au rapport du sous-comité, voici la résolution qui se trouve au procès-verbal.

“Proposé par M. Ross, secondé par M. Macfarlane, que le rapport, tel que lu par le sous-comité, soit adopté.”

L'amendement suivant fut aussi proposé :

“Que Patrick Boyle ayant retiré sa soumission, et comme nous ne trouvons aucune preuve d'inconvenance de sa part, le comité est d'opinion qu'il a droit au contrat, s'il est prêt à l'entreprendre.”

Cet amendement fut rejeté et la motion première adoptée par un vote de 14 contre 3. Et maintenant, si l'amendement proposé par l'honorable député d'Essex-Est adopté, il va mettre cette Chambre en conflit avec le Sénat, lequel

a adopté sans opposition le rapport qui se trouve entre les mains de l'Orateur. Il nous faut donc adopter durant cette session le rapport tel qu'il est, sans quoi tout ce que nous avons fait sera nul et de nul effet. Je pense que l'amendement est mal-avisé et qu'il ne fera aucun bien à la personne pour laquelle il a été présenté.

M. WHITE : Je ne veux pas que l'honorable monsieur pense que je suis le seul de cette opinion à son égard : plusieurs membres qui n'ont pas assez d'indépendance pour le dire tout haut ont des fautes à lui reprocher. Dans la position qu'il occupe, près d'un ministre, je lui veux certainement du bien ; je crois qu'il devra avoir un portefeuille dans le prochain ministère. Je ne veux pas lui faire du tort ; je serais plutôt prêt à défendre son caractère. Je veux qu'il soit indépendant en cette Chambre. Je ne voudrais pas dire un mot qui pût blesser ses sentiments.

L'honorable monsieur dit qu'aucun comité n'a travaillé autant celui des impressions. Je me permettrai cette remarque, qui n'est peut-être pas tout à fait conforme aux usages du parlement : une vache qui donne un plein seau de lait et qui le renverse ensuite n'est pas une bonne vache. Or, tout l'ouvrage du comité se réduit à rien en ce moment : il laisse les particuliers qui ont eu le contrat dans la même position pendant douze autres mois.

M. TROW : Je considère comme irréfléchies et imméritées les observations que l'honorable député de Hastings-Est (monsieur White) vient de faire sur le compte du président du comité des impressions (monsieur Stephenson). Je regrette que, par l'inadvertance du président, une erreur se soit glissée dans nos procédures. A tout événement, le rapport du sous-comité, ainsi que la résolution du comité, auraient dû être produits devant la Chambre, et alors tout aurait été dans l'ordre. Mais il s'est glissé une erreur, et il était de notre devoir de la rectifier aujourd'hui. Je suis convaincu que le désir unanime était que le contrat fût annulé.

Je me vante d'avoir été le premier à proposer son annulation. J'ai cru que tous ceux qui avaient fait des soumissions étaient coupables à un degré égal, et nous aurions dû demander de nouvelles soumis-

sions pour l'époque où les ouvrages de cette session auraient été terminés. Le comité a pensé qu'il ne pouvait, sans préjudice pour le public, annuler le contrat avant que tout l'ouvrage de cette session fût terminé.

M. BANNERMAN : Comme membre du comité et un de ceux qui ont voté avec la minorité, je sens le besoin de donner mon opinion sur cette question avant qu'elle ne soit réglée.

L'honorable député de Perth-Sud (monsieur Trow), dit que tous les soumissionnaires étaient coupables à un égal degré. Eh ! bien, c'est ce qu'aucun membre du comité ne peut prouver. Quiconque examinera le dossier verra que le témoignage donné par M. Charlton devant le comité et celui qu'il a produit devant le tribunal de Toronto ne s'accordent pas ensemble. M. Charlton a déclaré devant le comité qu'il avait compris que M. Cotton était l'agent de Boyle, tandis que dans son témoignage devant le tribunal il déclare exactement le contraire. De plus, la seule preuve qui démontre que Boyle voulait en venir à un arrangement avec McLean et Roger, c'est qu'il était prêt, s'il recevait le contrat, à entrer en société avec eux, — lui recevant un tiers, et eux les deux tiers.

Le témoignage de M. Starrs démontre aussi que Boyle ne voulait pas accepter d'autres propositions que celle d'entrer en société aux prix spécifiés dans sa soumission. M. Boyle dit lui-même, dans son témoignage, que la lettre de retrait qu'il remit à Cotton n'était accompagnée d'aucune condition. La preuve établit également que Boyle n'a remis cette lettre à Cotton que deux jours après que le comité eut adjugé le contrat à Mackintosh.

L'honorable député de Perth dit que le comité dépasserait la limite de ses attributions en recommandant que le contrat soit adjugé à Boyle. Je crois qu'il était du devoir du comité de faire la recommandation qu'il jugeait à propos, laissant à la Chambre le soin de l'adopter ou de la rejeter. Le comité avait pour devoir d'examiner l'affaire scrupuleusement, et le droit d'adjuger le contrat à un soumissionnaire honnête, s'il y en avait dans la foule.

M. TROW : L'honorable monsieur dit que Charlton a exonéré Boyle devant la cour du banc de la Reine à Toronto. Je crois que c'est tout le contraire qui est la vérité, et pour l'information de la Cham-

bre, je vais lire la preuve sur ce chef. On demanda à M. Chariton :

“ Vous rappelez-vous d'autre chose de ce qui a été dit ? ”

“ Réponse. Comme monsieur Boyle s'en allait, il dit qu'il laissait l'affaire à monsieur Cotton, ou, je crois, à monsieur Cotton et à vous. ”

Evidemment monsieur Boyle leur laissa l'affaire à décider. Ils reçurent l'argent de lui ; par conséquent, il est responsable de leurs actes. Ils reçurent \$3,000 en billets et en argent. Roger et MacLean ont tous deux affirmé devant le comité qu'ils avaient déboursé l'argent expressément pour Boyle ; qu'il l'ait reçu ou qu'il ne l'ait pas reçu, peu importe.

M. ROBINSON : Je regrette beaucoup qu'après tout ce qui a été dit, le vote que la Chambre est sur le point de donner ne puisse avoir aucun effet. Quant à moi, je désapprouve ce qui a été dit contre monsieur Boyle, parce que c'est un estimable et estimé citoyen de Toronto, et un imprimeur particulièrement habile. A mon avis il n'a rien fait pour perdre sa réclamation à ce contrat, et si la question était posée carrément, je pense qu'elle serait irrésistible.

Il y a deux ans il accepta le contrat des impressions du corps municipal de Toronto, et il l'a exécuté aussi bien qu'aurait pu le faire n'importe quel entrepreneur. On n'a rien eu à lui reprocher. Il possède un excellent matériel, et c'est un homme d'affaires industriels et capable. Je regrette beaucoup qu'il n'ait pas réussi à obtenir le contrat pour lequel il avait fait, dans mon opinion, une soumission de bonne foi.

M. ORTON : On n'a pas établi la plus légère preuve pour impliquer monsieur Boyle. Une lettre a été obtenue de lui et vendue à MacLean, Roger et compagnie pour \$3,000 dont il n'a pas reçu un centin. Il est donc de simple justice que, dans l'intérêt de la moralité publique, la soumission de monsieur Boyle soit acceptée.

Je regrette que la question ait été amenée devant la Chambre d'une manière irrégulière, mais je désire exprimer mon opinion avant qu'on aille plus loin.

M. PATTERSON (Essex) : Je crois que l'honorable député de Perth-sud (monsieur Trow) a pris occasion de ce

débat pour attaquer le caractère d'un honnête homme et pour dire dans cette enceinte des choses qu'il n'aurait pas osé répéter ailleurs. Il n'y a pas l'ombre d'une preuve qui implique monsieur Boyle. Si ce rapport est adopté, le contrat se trouve annulé, et le gouvernement devra adjuger un autre contrat en attendant.

Je ne crois pas qu'il puisse résulter du tort de l'adoption de l'amendement ; mais il complètera un acte de justice, commencé par le comité, et il est dû au seul homme qui sort les mains nettes de cette affaire dégoûtante. L'honorable député de Perth a également attaqué monsieur Boyle, alors que les faits de la cause ne le justifiaient pas. Il est de mon devoir d'insister sur l'amendement.

M. TROW : L'honorable préopinant a dénaturé mes observations. Je n'ai pas dit un mot contre M. Boyle, entrepreneur ; j'ai seulement dit que ses agents l'avaient impliqué. Quant aux observations de l'honorable député de Toronto-Ouest, je ne connais absolument rien des circonstances de M. Boyle ; mais on me dit qu'il n'était pas en mesure d'entreprendre le contrat des impressions de la législature locale deux ou trois mois avant l'adjudication du contrat des impressions fédérales. Je sais aussi qu'il a dû recourir à un chèque de \$500 de M. Starrs afin de pouvoir présenter une soumission pour l'ouvrage en question.

M. ORTON : Si les premières observations du préopinant signifient quelque chose, elles comportent un effort spécial en faveur de MacLean, Roger et compagnie, et un effort spécial contre M. Boyle, le seul homme honorable impliqué dans ce scandale.

M. TROW : Si l'honorable monsieur veut bien examiner les témoignages donnés devant le comité des impressions et publiés par les journaux de cette ville, il verra que j'ai été le premier à démontrer au comité l'absolue nécessité d'annuler le contrat de MacLean et Roger ; par conséquent, je n'ai pu me faire l'avocat de leur réclamation.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je suis bien aise d'apprendre, par ce que vient de dire l'honorable député de Perth-Sud, qu'il a été le premier à proposer l'annulation du contrat ; mais je crois qu'il devrait expliquer comment il se fait que

ce matin il a pris une attitude toute différente.

M. TROW : Pas du tout.

SIR JOHN A. MACDONALD : Quant à la question qui se trouve sur le tapis, nous sommes malheureusement dans une difficulté, et il nous faut essayer d'en sortir. Nous avons discuté avant-hier le rapport qui déclare, seulement par erreur, que le contrat devrait être annulé. Le Sénat a adopté ce rapport ; par conséquent, en ce qui concerne le Sénat, il a annulé ce contrat. Il n'est pas du tout probable que le comité collectif puisse présenter un autre rapport durant cette session. Si nous adoptons le rapport, alors, en ce qui nous concerne, le contrat est annulé. Je suis tout-à-fait en faveur de son annulation.

Je crois que la conclusion à laquelle en est venu le comité est juste. Cependant, l'amendement fait un pas de plus. Comme gouvernement, nous n'avons aucun contrôle sur les impressions qui relèvent du comité collectif des deux Chambres. Par conséquent, cette partie de l'amendement doit tomber.

Maintenant, quant à donner le contrat à M. Boyle, l'adoption de cette partie de l'amendement ne servirait de rien, à moins que la Chambre haute n'adoptât une motion au même effet. Il me semble que la seule chose qui reste à faire à l'honorable auteur de l'amendement, c'est de le retirer. Il a dit ce qu'il avait à dire et provoqué l'opinion de la Chambre sur la cause de M. Boyle, et je suis d'avis qu'il devrait s'en tenir là. Par l'adoption du rapport, le contrat de MacLean, Roger et compagnie se trouve annulé.

M. PATTERSON (Essex) : Par déférence pour l'opinion de l'honorable chef du gouvernement, quoique je sois personnellement mécontent des retards du comité et quoique je sois convaincu que justice n'a pas été rendue, j'ai l'honneur de retirer mon amendement.

L'amendement est retiré avec la permission de la Chambre.

M. STEPHENSON : Quant aux retards qu'on vient de mettre à la charge du comité, je dois dire que celui-ci a eu seize séances, dont la première le 21 février et la dernière aujourd'hui. Ainsi, aucun autre comité n'aurait pu agir plus franchement, je crois.

M. ALLISON : Il me semble que le pays ne sera pas content, s'il n'est rien

fait. S'il est une affaire dans laquelle la bonne foi doit être observée, c'est bien celle des contrats du gouvernement.

SIR JOHN A. MACDONALD : Ce contrat n'est pas un contrat du gouvernement.

M. ALLISON : Je suis très heureux d'accepter la rectification de l'honorable premier ministre. Alors je dis que dans une question relative à tous les contrats de cette nature, non seulement vis-à-vis des particuliers qui font des soumissions, mais encore vis-à-vis du public, il est important que l'absolue bonne foi soit observée.

Il est heureux que les journaux aient agité cette question. Il n'y a pas de doute que depuis trop longtemps les contrats du gouvernement ont été des affaires de spéculation. Pour ma part, je ne vois pas qu'il y ait lieu de trouver à redire contre un entrepreneur qui obtient un contrat en la manière ordinaire, c'est à dire par l'acceptation de sa soumission si elle est la plus basse, et qu'il lui plaise de la vendre à un autre entrepreneur, pourvu que le gouvernement reçoive la même garantie que le contrat sera exécuté ; mais quand cela conduit au rejet de la plus basse soumission et à l'acceptation d'une autre plus élevée, alors cette spéculation ne doit pas être tolérée.

Il me semble qu'on remédierait considérablement au mal par ce moyen bien simple : dès que l'entrepreneur qui fait la plus basse soumission manque de faire son dépôt ou de fournir sa caution, que le gouvernement annonce de nouveau l'entreprise et adjuge un autre contrat. Ce moyen mettrait fin au système qui semble avoir existé depuis des années.

M. MACDONNELL (Lanark-Nord) : J'abonde dans le sens des honorables députés de Hastings-Est (monsieur White) et de Victoria, N.B., (monsieur Costigan), et je regrette que l'amendement de l'honorable député d'Essex (monsieur Patterson) ait été déclaré hors d'ordre.

Je dois aussi exprimer mon dissentiment d'avec les observations que l'honorable député de Perth (monsieur Trow) a faites au sujet de M. Boyle. En lisant la preuve, j'en suis venu à la conclusion que M. Boyle, personnellement, n'avait aucune connaissance des menées corruptrices qui avaient été mises en jeu, quoi qu'aient pu faire ses agents, ou bien qu'il ait pu être trompé par eux. Ses mains sont nettes,

M. ALLISON.

et je crois que ceux qui le connaissent personnellement et qui sont au fait de ses transactions ne pensent pas, un seul instant, qu'il soit capable d'un acte déshonorable.

Quand nous voyons le comité des impressions présenter un rapport aussi tard, lui qui devait savoir que cette question occupait l'opinion publique depuis si longtemps, nous devrions hésiter à clore le débat : il devrait y avoir une enquête complète. Humble membre de cette Chambre, je regrette beaucoup que le comité des impressions, peu important ses raisons, ait attendu la dernière heure de la session pour présenter son rapport. En terminant le débat maintenant, au moment où il y a si peu de membres présents, on commettrait envers le pays une injustice plus grande que si le rapport était renvoyé à la prochaine session. Ce peut être une injustice de donner le contrat à MacLean, Roger et compagnie jusqu'à la prochaine session, mais ce serait une plus grande injustice de nous taire.

C'est pourquoi, monsieur l'Orateur, je vous demanderai s'il a été donné avis suffisant de l'adoption de ce rapport ; je tiens à connaître votre décision, car si l'avis n'est pas suffisant, les membres de cette Chambre auront amplement le temps d'ici à la prochaine session d'examiner la question et seront alors plus en mesure de la discuter.

M. L'ORATEUR : Lorsque la question fut discutée l'autre jour, aucun avis n'a été donné. Avis a maintenant été donné. J'ai déjà décidé que l'adoption du rapport est dans l'ordre.

M. DOMVILLE : En réponse à l'honorable député de Lanark-Nord (monsieur Macdonnell), je lui ferai remarquer qu'il ne peut y avoir un long débat : il n'y a que quatre ou cinq membres du côté de l'opposition.

M. MACDONNELL (Lanark-Nord) : Le rapport aurait du être présenté plus tôt.

M. DOMVILLE : Je crois qu'on a déjà fait voir que c'était impossible, et que mon honorable ami n'a pas à se plaindre à ce sujet.

Quant à la corruption, mon honorable ami doit retirer ce mot. Il a essayé de faire croire au pays que nous établissons des taxes nouvelles, ce qui n'est pas le cas, car ce contrat a été adjugé à meilleur

marché qu'auparavant. Je doute fort qu'une compagnie l'accepterait à un prix moindre. Plusieurs ont pu lutter pour l'obtenir, et il y a naturellement des déceptions. Une transaction privée entre deux individus, quelque douteuse qu'en soit l'interprétation, n'est réellement d'aucune conséquence si nous tenons compte du fait que le pays n'y perd rien. Or, cette transaction était une affaire privée. Je ne veux pas du tout la justifier, mais je veux faire justice de l'assertion qu'il y a eu corruption et que le gouvernement ou le pays y a perdu.

M. HESSON : L'honorable député de Lanark-Nord (monsieur Macdonnell) a essayé de créer l'impression que la droite et les membres du comité ont voulu arrêter le débat de cette question....

M. MACDONNELLI (Lanark-Nord) : Non ; j'ai accusé le comité en général, et je me suis appuyé pour cela sur les observations des honorables députés de Victoria, N.-B., et d'Hasting-Est.

M. HESSON : Il doit se souvenir que l'honorable chef de l'opposition a soulevé l'autre jour une objection qui a fait renvoyer le débat, alors qu'il y avait plus de membres présents qu'aujourd'hui ; il est évident que la responsabilité en retombe sur lui.

M. WHITE (Hastings-Est) : Un mot à l'honorable député de King (monsieur Domville). S'il n'y avait rien de mal dans le contrat, pourquoi a-t-il été annulé après enquête ? L'honorable monsieur croit-il que le public ne voit pas clair dans cette affaire ? Si MacLean et Roger peuvent donner une grosse somme d'argent à un individu et une autre à un autre, c'est le peuple qui paie en définitive. L'autre Chambre a adopté ce rapport, et nous devons aussi l'adopter ; mais que vaut-il être fait ?

SIR JOHN A. MACDONALD : Je ne pense pas que l'honorable monsieur ait le droit de poser cette question. Je dirai seulement que je ne le sais point. Le gouvernement n'a rien à faire avec l'adjudication de ce contrat. Le contrat doit être annulé par le rapport collectif du comité mixte des deux Chambres, avant d'en arriver au résultat désirable d'annoncer de nouvelles soumissions et de donner le contrat à la plus basse.

La censure qu'on veut faire passer sur le comité est tout à fait injuste. Il avait

à s'occuper d'autres choses que de ce contrat. Toutes les impressions de la Chambre—lesquelles comprennent quatorze ou quinze rapports—sont sous son contrôle ; et il est à la discrétion de ce corps mixte de dire quand et comment il fera rapport. Le président, qui n'est que l'organe du comité, ne mérite pas du tout les attaques dont il a été l'objet.

Je dois dire à l'honorable député de Hastings-Est (monsieur White) qui a pris une attitude si tranchée, je ne dirai pas inconvenante, en faveur de M. Boyle, que si le rapport renfermant celui du sous-comité avait été présenté mercredi, il aurait été adopté et M. Boyle retranché. Je ne pense pas manquer de charité en disant que l'honorable député de Durham-Ouest (monsieur Blake) a soulevé une objection dans le but de faire rejeter le rapport.

M. DOMVILLE : Je n'approuve pas, ainsi que l'honorable député de Hastings-Est semble le croire, l'assertion qu'il y a eu corruption. Je n'approuve pas du tout la transaction, non plus. Je dis seulement que le pays n'y a rien perdu.

M. WHITE (Hastings-Est) : M. Boyle n'est pas du tout mon ami ; les seuls qui sont mes amis sont les entrepreneurs honnêtes. Je suis en faveur des entrepreneurs honnêtes : rien de plus.

M. BOULTBEE : Il me semble que toute la conduite de cette transaction a été malheureuse. Son résultat net paraît avoir été de donner le contrat à des gens qui l'ont obtenu par corruption et qui auraient dû en être privés. C'est une injustice d'avoir empêché Boyle, qui paraît avoir été le seul soumissionnaire honnête, d'obtenir le contrat, et ce résultat regrettable paraît avoir été amené par deux causes : le retard du comité et l'objection soulevée par l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake).

La motion et le rapport sont adoptés.

SECOURS A L'IRLANDE

MESSAGE DE SON EXCELLENCE.

SIR JOHN A. MACDONALD remet un message de Son Excellence le gouverneur-général.

M. l'Orateur donne lecture du message comme suit :

“ **LORNE.**

“ Le gouverneur-général transmet à la Chambre des Communes copie d'une dépêche reçue du très-honorable ministre des colonies, lui transmettant les remerciements du gouverne-

ment de Sa Majesté au parlement du Canada pour le don de cent mille piastres que ce dernier a voté pour venir en aide à l'Irlande dans sa grande détresse, et contenant copies d'une correspondance échangée au sujet de l'emploi de cet argent.

“Hôtel du gouvernement,

“Ottawa, 7 mai 1880.

CAISSES D'ÉPARGNES D'ONTARIO ET
QUÉBEC.

(BILL 127.)

(Sir Samuel L. Tilley.)

PREMIÈRE, SECONDE ET TROISIÈME
LECTURES.

Le bill est lu la première et la seconde fois, examiné en comité général, rapporté, lu la troisième fois et passé.

INDEMNITÉ DE CERTAINS DÉPUTÉS.

RÉSOLU.—Que le comptable de la Chambre soit autorisé à payer à C. J. Coursol, écrivain, député de Montréal-Est—J. B. Mongenais, écrivain, député de Vaudreuil, et M. P. Rya, écrivain, député de Montréal-Centre, le plein montant de leur indemnité, comme s'ils avaient été présents dans cette Chambre le 12 février dernier, à cause des maladies sérieuses qui ont empêché ces députés de remplir leurs devoirs parlementaires.—(M. Caron.)

CLOTURE DE LA SESSION.

OBSERVATIONS.

SIR JOHN A. MACDONALD : Il a été entendu, lors de l'ajournement, mercredi, qu'aucune nouvelle mesure de législation ne serait présentée aujourd'hui ; ce ne serait pas juste, vu le peu de députés qui restent et le fait que le chef de l'opposition est parti sur cette assurance donnée par moi-même. J'espère que cette entente sera considérée comme obligatoire par la Chambre. Sans proposer un ajournement formel, je crois qu'il devrait être entendu que l'Orateur peut quitter le fauteuil et le reprendre pour recevoir des messages de l'autre Chambre, mais pas pour autre chose.

M. TROW : Je vois par le *Court Journal* du 17 avril que le capitaine E. Palliser a été nommé attaché militaire de sir Alexander T. Galt. Le frère de ce monsieur est bien connu en ce pays par le matériel de guerre qu'il a confectionné, et j'aimerais que l'honorable premier ministre nous informerait si c'est dans un but particulier qu'on a donné cette position au capitaine Palliser.

SIR JOHN A. MACDONALD.

SIR JOHN A. MACDONALD : Je pense que cette question devrait être précisée d'un avis. Si l'honorable monsieur veut bien donner un avis de deux jours, je répondrai.

M. PLUMB : Comme le moment approche où il va falloir nous séparer, on me permettra peut-être de féliciter mon honorable ami de l'opposition le député de Perth-Sud (monsieur Trow) à l'occasion de la manière magistrale dont il a rempli sa tâche depuis que ses amis l'ont abandonné et sont partis. Il est très heureux pour mon honorable ami le chef de l'opposition qu'il n'y ait pas eu de division dans les rangs de son parti aujourd'hui, car il lui aurait été excessivement difficile de se diviser lui-même en deux.... Mais je vois que l'honorable député de Bruce-Nord (monsieur Gillies) est aussi à son poste, et s'il y avait eu division aujourd'hui, l'opposition aurait pu avoir deux votes, ce qui d'ailleurs aurait été un succès tout aussi grand que celui qui a couronné ses autres votes de la session.

Je suis heureux d'apercevoir à son siège, et même un peu en avant de son siège, l'honorable représentant du comté d'Ottawa (monsieur Wright) qui possède un sceptre royal dans son district comme “Roi de la Gatineau.” Cet honorable monsieur a le plus grand comté, la plus grande majorité et le plus grand cœur de tous ses collègues de la Chambre.

J'espère que nous nous retrouverons tous, l'année prochaine, en bonne santé et aussi vigoureux qu'aujourd'hui.

M. TROW : Mon extrême modestie ne me permet pas d'accepter les compliments flatteurs dont l'honorable député de Niagara (M. Plumb) vient de m'accabler. Si l'opposition est faible en nombre, elle est forte en poids. J'avoue que ma suite, aujourd'hui, n'a pas été aussi encourageante que je l'avais anticipé. Un de mes amis est sorti par la tangente et l'autre pour aller dans la salle à fumer.

SIR JOHN A. MACDONALD : L'honorable monsieur veut-il dire que l'opposition finit en fumée ?

M. TROW : A tout événement, nous sommes ici pour faire notre devoir. Quant à moi, je ne perds jamais une journée en parlement, et, tant que j'aurai l'honneur d'être représentant du peuple, je suis déterminé à faire mon devoir le mieux que le pourrai. Je puis dire que

l'opposition a fait son devoir durant cette session et a notablement contribué à mûrir et perfectionner les lois que le parlement a faites.

M. WRIGHT: Il est excessivement agréable pour nous tous de voir que l'aimable murmure de Niagara n'a pas entièrement cessé, que sa voix n'est pas devenue silencieuse.

Je pense que nous pouvons féliciter la Chambre et le pays d'avoir eu une session utile et agréable. Je crois, notamment, que nos félicitations doivent s'adresser à vous, M. l'Orateur, pour l'excellente manière dont vous vous êtes conduit au fauteuil. Je suis certain que les deux côtés de la Chambre sont unanimes à reconnaître la bienveillance, l'urbanité et la sagesse avec lesquelles vous vous êtes acquitté de votre tâche distinguée.

Nous avons eu de très agréables relations avec les messieurs qui représentent les deux grands partis politiques du pays. Dans le cours de la session, nous avons eu plusieurs incidents charmants et quelques-uns pénibles; mais dans les deux cas la Chambre a fait voir, je crois, qu'elle sait toujours s'élever au dessus des misères de partis, dans une latitude plus haute où notre commune humanité seule tient le sceptre.

Je dois remercier encore une fois la Chambre et ses membres individuellement de la sympathie et de la générosité dont ils ont fait preuve dans la grande calamité qui est venue fondre sur Hull il y a quelques jours. Je dois dire, pour l'information de la Chambre, que les désastreux effets de cette calamité ont été réparés autant que la chose était possible, et que des personnes actives et énergiques se sont dévouées au soulagement des victimes de l'incendie, si bien que l'objet qu'on a en vue sera atteint, je crois.

Un message de Son Excellence le gouverneur-général est apporté par le gentilhomme Huissier de la Verge Noire:

“Monsieur l'Orateur,

“Son Excellence le gouverneur-général désire la présence immédiate de cette honorable Chambre dans la salle des séances du Sénat.”

En conséquence, M. l'Orateur et la Chambre se rendent auprès de Son Excellence.

AU SENAT.

Il a plu à Son Excellence de sanctionner, au nom de Sa Majesté, les bills suivants:

Acte à l'effet d'amender l'acte intitulé: “Acte concernant les offenses contre la personne,” et pour abroger l'acte intitulé: “Acte portant que les personnes accusées d'acte simple seront témoins compétents.”

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Crédit-Valley.

Acte à l'effet d'étendre les pouvoirs de la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Sud-Ouest du Manitoba, et d'amender de nouveau son acte constitutif.

Acte concernant la maison de réforme d'Ontario pour les garçons.

Acte à l'effet d'abroger l'acte qui étend à la Colombie britannique les actes des terres fédérales, et d'établir d'autres dispositions relativement à certaines terres publiques dans cette province.

Acte à l'effet de venir en aide aux sociétés permanentes de construction et aux compagnies de prêt.

Acte à l'effet d'autoriser la liquidation de la banque Ville-Marie.

Acte à l'effet de constituer la compagnie du Télégraphe du grand Nord Ouest du Canada.

Acte à l'effet d'autoriser la corporation de la ville d'Emerson à construire un pont libre pour les voyageurs et le trafic sur la rivière Rouge, dans la province du Manitoba.

Acte à l'effet d'amender les actes concernant la compagnie de télégraphe de Montréal

Acte à l'effet de constituer la compagnie du chemin de fer de jonction de Pontiac et du Pacifique.

Acte à l'effet de nommer un agent résident pour représenter le Canada dans le Royaume-Uni.

Acte à l'effet d'amender l'Acte 42 Vic., ch. 15. i intitulé: “Acte à l'effet de modifier les droits de douane et d'accise.”

Acte à l'effet d'étendre l'acte refondu de 1879; concernant les droits imposés sur les billets promissoires et lettres de change, à tout le Canada.

Acte autorisant les Commissaires du Havre de Montréal à payer une rente viagère à la veuve de feu l'honorable John Young.

Acte à l'effet d'autoriser le prélèvement d'une nouvelle somme, afin de permettre aux Commissaires du Havre de Québec de terminer l'avant-port.

Acte à l'effet d'abroger l'acte quarante-deux Victoria chapitre cinq, accordant une subvention annuelle pour aider à certaines communications télégraphiques.

Acte à l'effet d'amender de nouveau “l'Acte concernant le havre de Pictou, dans la Nouvelle-Ecosse”

Acte concernant la Maison de Réforme pour les jeunes délinquants dans l'Île du Prince-Edouard.

Acte concernant le Refuge Industriel d'Ontario pour les jeunes filles.

Acte à l'effet d'amender les actes concernant la compagnie du chemin de fer du Canada Central.

Acte à l'effet d'autoriser et de faciliter la liquidation de la Banque Consolidés du Canada.

Acte à l'effet de constituer la Compagnie du Pont de l'Assiniboine.

Acte à l'effet de constituer la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saskatchewan Sud.

Acte à l'effet de constituer la Compagnie du chemin de fer de la Souris aux Montagnes Rocheuses.

Acte à l'effet d'amender et consolider les différents actes relatifs aux territoires du Nord-Ouest.

Acte concernant l'administration de la justice criminelle dans le territoire en contestation entre les gouvernements de la Province d'Ontario et du Canada.

Acte à l'effet d'amender de nouveau les actes concernant les billets du Canada.

Acte à l'effet d'autoriser certaines enquêtes sous serment.

Acte à l'effet d'amender la loi de la preuve dans les causes criminelles quant à la manière de prendre et faire servir les dépositions des personnes qui ne peuvent assister au procès.

Acte à l'effet d'amender de nouveau l'acte concernant la cruauté envers les animaux.

Acte à l'effet de constituer la compagnie de chemin de fer et de transport de la Vallée de Nelson.

Acte à l'effet d'amender "l'Acte d'inspection générale, 1874," et l'acte qui l'amende.

Acte à l'effet d'amender la loi concernant l'enlèvement d'obstructions provenant de naufrages, dans les eaux navigables.

Acte relatif à la compagnie d'assurance de Montréal.

Acte à l'effet d'amender de nouveau "l'Acte de la cour suprême et de l'Echiquier."

Acte à l'effet de constituer la compagnie de chemin de fer et de steamers de Winnipeg et la Baie-d'Hudson.

Acte amendant l'acte des terres fédérales, 1879.

Acte à l'effet de refondre et amender les actes concernant le revenu de l'intérieur.

Acte à l'effet d'amender l'acte relatif à l'inspection de l'huile de pétrole.

Acte à l'effet d'amender les actes concernant la maison de la Trinité et les commissaires du havre de Montréal.

Acte établissant de meilleures dispositions concernant la navigation des eaux canadiennes.

Acte à l'effet de confirmer certain ordre du gouverneur en conseil concernant le bassin de radoub à Esquimalt.

Acte à l'effet de ratifier et confirmer une certaine convention y mentionnée, entre le gouvernement du Canada et la compagnie du chemin de fer du Canada Central.

Acte à l'effet d'amender "l'acte concernant les banques et le commerce de banque," et de continuer pendant un temps limité les chartes de certaines banques auxquelles il s'applique.

Acte concernant l'intérêt sur les deniers garantis par hypothèque sur propriété foncière.

Acte concernant certaines caisses d'épargne dans les provinces d'Ontario et de Québec.

Acte à l'effet d'amender et refondre les lois concernant les sauvages.

Alors l'honorable ORATEUR de la Chambre des Communes a adressé la parole à Son Excellence le gouverneur-général comme suit :

"Qu'il plaise à Votre Excellence :

"Les Communes du Canada ont voté les subsides nécessaires pour permettre au gouvernement de faire face aux dépenses du service public.

"Au nom des Communes, je présente à Votre Excellence un bill intitulé :

"Acte pour accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent nécessaires pour subvenir à certaines dépenses du service public, pour les années fiscales expirant respectivement le 30 juin 1880 et le 30 juin 1881, et pour d'autres objets se rattachant au service public ; que je prie humblement Votre Excellence de sanctionner."

A ce bill la sanction royale a été donnée dans les termes suivants :

"Au nom de Sa majesté, Son Excellence le gouverneur-général remercie ses loyaux sujets, accepte leur bienveillance et sanctionne ce bill."

Après quoi, il a plu à Son Excellence le gouverneur-général de clore la seconde session du quatrième parlement du Canada par le discours suivant :

Honorables Messieurs du Sénat,

Messieurs de la Chambre des Communes,

Je désire, en provoquant le parlement, vous remercier du soin et de l'assiduité avec lesquels vous vous êtes appliqués à l'exercice de vos importantes fonctions.

Les preuves que le pays se relève de l'état prolongé de stagnation auquel j'ai fait allusion à l'ouverture de cette session, vont toujours en s'accumulant, je suis heureux de le croire, et je pense que nous pourrions espérer avec quelque confiance une année prospère.

Les lois sur les banques et le cours monétaire, et la modification du tarif, ainsi que les autres mesures qui ont été adoptées pendant cette session, contribueront, je l'espère, à la prospérité attendue.

Les espérances que j'ai alors émises d'une immigration considérable de colons de choix au Nord-Ouest me paraissent, d'après les derniers renseignements, devoir pleinement se réaliser.

Cette vaste et intéressante région doit bénéficier grandement des lois relatives à la meil-

leure organisation du territoire du Nord Ouest à la modification de l'acte des terres du Canada, et à l'administration plus efficace des affaires des sauvages.

La loi refondant les statuts relatifs au Revenu de l'Intérieur et les autres actes importants concernant des questions d'intérêt public semblent tout-à-fait propres à atteindre le but proposé.

Messieurs de la Chambre des Communes,

Au nom de Sa Majesté, je vous remercie des subsides que vous avez votés si libéralement.

J'espère que les vigoureux efforts qui sont faits pour établir sur leurs réserves les tribus sauvages du Nord-Ouest rendront moins fré-

quente, à l'avenir, la nécessité de puiser dans le trésor public pour les empêcher de périr de faim.

Honorables Messieurs du Sénat,

Messieurs de la Chambre des Communes,

Les crédits votés permettront à mon gouvernement de poursuivre, sans arrêts, la construction du chemin de fer du Pacifique du Canada et de hâter l'achèvement de notre système de canaux.

En vous disant adieu, je dois vous exprimer mes vœux les plus sincères pour votre bonheur et votre prospérité dans vos foyers.

Le parlement du Canada est alors prorogé à mercredi, le 16 juin prochain.

LISTE DES DÉPUTÉS

ET

SUJETS DE LEURS DISCOURS.

SESSION 1880.

ABBOTT, M.

- Mariage entre beaux-frères et belles-sœurs, 294.
- Bill (No. 97) pourvoyant à la liquidation des banques et des compagnies d'assurance insolubles, 1242.
- Bill (No. 101) pourvoyant à la distribution des biens des commerçants insolubles, 1340.
- Acte concernant le commerce de banque, 2026.
- Chemin de fer de Q. M. O. et O., 2045.

ALLISON, M.

- Inspecteurs des poids et mesures, 313.
- Bureau de poste de Stratford, 304.
- Subsides, 1951.
- Contrat des impressions du gouvernement, 2067, 2068.

ANGERS, M.

- Abrogation des actes de faillite, 217.
- Embranchement de l'Intercolonial à Lévis, 451.
- Mariage entre beaux-frères et belles-sœurs, 591.
- Acte concernant le pilotage, 1923.
- Subsides, 1995.
- Obstructions dans les eaux navigables, 2029, 2031.
- Chemin de fer de Q. M. O. et O., 2044.

ANGLIN, M.

- Adresse en réponse au discours du Trône, 37, 40.
- Pont du Coteau-du-Lac, 49.
- Tracé du chemin de fer du Pacifique, 53, 501.
- Abrogation de la cour suprême, etc., 79.
- Limites d'Ontario, 94.
- Nouveaux juges dans la Colombie britannique, 116, 123.
- Secours aux pauvres d'Irlande, 125, 180, 745.
- Admission de la houille en franchise, 131.
- Pêche du homard dans les provinces maritimes, 133.
- Déstitutions et nominations d'employés sur l'Intercolonial, 135, 137.
- Employés de l'Intercolonial à Moncton, etc., 137.
- Matériel roulant de l'Intercolonial attendant des réparations, 138.

ANGLIN, M.—*Suite.*

- Chemin de fer l'Intercolonial, 146, 148, 950, 951, 952.
- Terres publiques du Manitoba et du Nord-Ouest, 154.
- Importations de grains des Etats-Unis, 172.
- Privilèges de la chambre; affaire John A. Macdonell, 186, 193.
- Débarquement des immigrants, 214.
- Abrogation des actes de faillite, 220, 284.
- Mariage entre beaux-frères et belles-sœurs, 299, 440, 588, 589.
- Inspecteurs des poids et mesures, 310.
- Cour de l'échiquier, 342, 343.
- Privilèges, affaire du député de Lennox, 407.
- Pétitions relatives à des bills privés, 410, 448.
- Bill (*J. Blake*) à l'effet de prévenir le crime, 423.
- Impression d'un document parlementaire—*Observ.*, 565.
- Inspection du poisson, 655, 658.
- Bill (*J. McCarthy*) à l'effet d'interpréter l'acte de la Cie de ch. de fer du Nord, 762.
- Embranchement de la Rivière-du-Loup, 784.
- Indemnité des pêcheries, 801, 1237.
- Brochures sur l'immigration, 814, 817.
- Tarif, 938, 1276, 1277, 1297, 1341.
- Acte de l'inspection générale de 1874, 941.
- Fourniture de serre-gerous pour le chemin de fer l'Intercolonial, 950, 951.
- Transport du sucre sur l'Intercolonial, 951, 952.
- Chenal de la passe Shippegan, Gloucester, N.B., 953, 955.
- Brise-lames de la Grande Anse, Gloucester, N.B., 955.
- Actes de la milice, 997.
- Subsides, 1024, 1026, 1030, 1031, 1040, 1041, 1045, 1047, 1349, 1382, 1613, 1708, 1709, 1710, 1712, 1713, 1718, 1719, 1726, 1751, 1782, 1847, 1850, 1381, 1887, 1925, 1926, 1929, 1935, 1938, 1939, 1940, 1941, 1950, 1951, 1991, 1992, 1994, 1995.
- Terres publiques du Canada, 1070.
- Bois de construction pour l'Intercolonial—*Demande de documents*, 1241.
- Chemin de fer du Pacifique, 1613.
- Nomination d'un comité concernant l'immigration chinoise, 1675.

ANGLIN, M.—Suite.

Billets fédéraux, 1785.
Acte concernant le pilotage, 1809, 1810, 1922.
Dépenses du service civil, 1868.
Droits de douane et d'accise, 1895.
Agent canadien à Londres, 1904.
Incident Cameron, 1946.
Enquête sous serment, 1978, 1979.
Acte de tempérançe du Canada, 2017.
Terres du chemin de fer du Pacifique, 2046.
Bill des subsides, 2061.

ARKELL, M.

Bureau de poste de Stratford, 361.
Phare de Port-Stanley—Interpel., 375.
Tarif, 723.
Réduction des traitements des fonctionnaires publics, 905.
Taux de l'intérêt, 980.
Subsides, 1368.

BABY, M.

Bill (No. 7) amendant et refondant les actes concernant le revenu de l'intérieur, 56, 998, 1005, 1011, 1012.
Epreuve des huiles de charbon, 133.
Inspecteurs des poids et mesures, 309, 310, 315, 317.
Inspection du poisson, 655, 657, 658, 659.
Sous-inspecteurs des poids et mesures, 810.
Bill (No. 84) à l'effet d'amender l'acte de l'inspection générale de 1874, et l'acte qui l'amende, 941, 942.
Subsides, 1046, 1047, 1877, 1878, 1888, 1889, 1928, 1929, 1934, 1996, 1998.
Bill (No. 108) à l'effet de maintenir en vigueur les droits sur les billets à ordre et les lettres de change, 1694, 1898.
Bill (No. 124) à l'effet d'amender l'acte concernant l'inspection du pétrole, 1964, 2019.

BAIN, M.

Débarquement des immigrants, 203.
Sous-inspecteurs des poids et mesures, 811.
Brochures sur l'immigration, 818.

BAKER, M.

Brise-lames à Phillipsburg—Interpel.—375.
Bill (*M. Blake*) à l'effet de prévenir le crime, 412.

BANNERMAN, M.

Bill (No. 46) constituant la compagnie du chemin de fer et de bateaux à vapeur de Winnipeg, etc., 301.
Bill (No. 69) constituant la Cie de chemin de fer de colonisation de Rapid City à la rivière Souris, 565.
Brochures sur l'immigration, 817.
Taux de l'intérêt, 984.
Rapport du comité des impressions—Observ., 2028.
Acte concernant les terres fédérales, 2029.
Terres du chemin de fer du Pacifique, 2048.
Contrat des impressions du gouvernement, 2066.

BARNARD, M.

Adresse en réponse au discours du Trône, 41.
Cour suprême de la Colombie britannique, 275.
Transport de la malle entre Victoria et San-Francisco, 493.
Subsides, 1651.

BARNARD, M.—Suite.

Chemin de fer du Pacifique, 1651.
Distribution des terres aux sauvages dans la Colombie britannique, 1667, 1671.

BEAUCHESNE, M.

Explorations à Carleton, etc.—Demande de documents, 503.
Explorations à Capelan, etc.—Demande de documents, 503.
Bureau de poste de Saint-Charles de Capelan—Demande de documents, 1412.
Licence pour tenir la traverse de la rivière Restigouche—Demande de documents, 1413.
Explorations à Bonaventure—Demande de documents, 1413.

BÉCHARD, M.

Bill (No. 3) abrogeant les actes de faillite, 44.
Privilèges; abrogation des actes de faillite, 76.
Abrogation des actes concernant la faillite, 104.
Cour suprême et de l'échiquier, 262.
Bill (No. 56) réduisant les traitements des fonctionnaires publics, 411, 899, 906, 908.
Mort subite de l'honorable M. Holton, 650.
Droits de douane et d'accise, 1893.

BERGERON, M.

Canal de Beauharnois—Interpel.—153.
Bac à vapeur de Caughnawaga—Jetée à Lachine—Interpel.—787.
Paie-maitre du canal de Beauharnois—Demande de documents, 958.
Actes du revenu de l'intérieur, 1004.

BERGIN, M.

Bill (No. 10) à l'effet de régler l'emploi des enfants, jeunes personnes et femmes dans les ateliers et les fabriques du Canada, 79.
Le juge de comté de Leeds et Grenville, 488.
Réduction des traitements des fonctionnaires publics, 906.
Cours de division des comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry—Demande de documents, 1671.
Subsides 1825.

BLAKE, M.

Adresse en réponse au discours du Trône, 32.
Contrats de la Colombie britannique pour la construction du chemin de fer du Pacifique—Interpel., 46.
Représentation du Canada à Londres—Interpel., 46.
Contrats des impressions du parlement—Interpel., 46.
Limites entre l'Ontario et les territoires de l'ouest—Interpel., 46.
Aide du gouvernement impérial au chemin du Pacifique—Interpel., 56.
Limites d'Ontario, 71.
Impression des bills—Observ., 78.
Nouveaux juges dans la Colombie britannique, 114, 117, 118, 120, 939.
Secours aux pauvres d'Irlande, 126, 746.
Bill (No. 19) à l'effet de prévenir le crime, 150, 416, 428.
Commission des terres du Pacifique—Interpel., 153.

BLAKE, M.—Suite.

Privilèges ; affaire John A. Macdonell, 191, 196.
 Abrogation des actes de faillite, 223, 224, 225, 281, 282, 283, 347.
 Acte électoral, 227.
 Enquête au sujet du contrat pour les impressions du parlement, 232.
 Cour suprême et de l'échiquier, 248, 895.
 Cour suprême à la Colombie britannique, 266, 449.
 Privilèges ; le député de Lennox, 278.
 Banques et circulation monétaire, 280.
 Mariage entre beaux-frères et belles-sœurs, 295.
 Cour de l'échiquier, 342.
 Causes jugées par les juges de la C.B.—Demande de documents, 344.
 Pétitions relatives à des bills privés, 409, 447, 609, 876.
 Le juge de comté de Leeds et Grenville, 482, 487.
 Brochures concernant l'immigration, 498-99, 819, 820.
 Amendements à la loi criminelle, 597.
 Défense dans les causes d'assaut simple, 599.
 Extradition des criminels fugitifs, 879, 882.
 Compagnies d'assurance insolubles, 898.
 P lice à cheval du Nord-Ouest, 948.
 Taux de l'intérêt, 971.
 Actes de la milice, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995.
 Subsidés, 1019, 1020, 1021, 1022, 1025, 1026, 1027, 1029, 1032, 1033, 1035, 1037, 1038, 1039, 1380, 1440, 1708, 1709, 1728, 1731, 1877, 1878, 1927, 1929, 1935, 1938, 1953, 1954, 1956, 1958, 1989, 1990, 1991, 1994, 1996, 1998, 1999, 2021.
 Honoraires des coronaires, etc., dans les territoires du Nord-Ouest, 1113.
 Liquidation des banques et des compagnies d'assurance insolubles, 1243.
 Préséance des affaires du gouvernement, 1277.
 Tarif, 1341.
 Chemin de fer du Pacifique, 1440, 1466.
 Dixième bataillon Royal, Toronto, 1666.
 Cruauté envers les animaux, 1700.
 Compagnie canadienne de télégraphe, 1721.
 Compte-rendu des débats, 1854, 1855, 1856.
 Juges de la cour suprême dans l'I.P.E., 1860.
 Droits de douane et d'accise, 1894.
 Port de Pictou, 1895, 1896.
 Obstructions dans les eaux navigables, 1896, 1897, 1957, 1958, 2030.
 Impôts sur les billets promissoires, 1898.
 Agent canadien à Londres, 1911.
 Acte concernant le pilotage, 1924.
 Navigation dans les eaux canadiennes, 1930, 2045.
 Chemin de fer le Canada Central, 1931.
 Amendements au bill concernant la Cie de télégraphe de Montréal, 1937.
 Incident Cameron, 1945, 1946, 1947.
 Privilèges ; le député de Richelieu, 1959, 2027.
 Maison de la Trinité et commission du havre de Montréal, 1960.
 Bassin de radoub d'Esquimalt, 1970.
 Enquête sous serment, 1978, 1980, 1981, 2001.
 Territoire en litige d'Ontario, 1982.
 Rapport officiel des débats, 2001.

BLAKE, M.—Suite.

Acte de tempérance du Canada, 2017.
 Inspection du pétrole, 2019.
 Voies et moyens, 2023.
 Acte concernant le commerce de banque, 2026, 2031, 2032, 2033.
 Rapport du comité des impressions, 2028.
 Acte concernant les terres fédérales, 2028, 2029.
 Contrat des impressions du gouvernement, 2033, 2034, 2035.
 Chemin de fer de Q. M. O. et O., 2044.
 Terres du chemin de fer du Pacifique, 2046.
 Bill des subsides, 2058, 2060.

BOLDUC, M.

Bill (N. 6) amendant l'acte concernant l'élection des membres de la Chambre des Communes, 56.
 Acte électoral, 226.

BORDEN, M.

Saisie de l'huile de kérosène—Interpel., 153.
 Travaux du havre de la baie de Scott—Interpel., 197.
 Subsidés, 1716, 1717.
 Pêcheries de la rivière Gaspereau, N.-E.—Interpel., 1858.

BOULTBEE, M.

Nouveaux juges dans la Colombie britannique, 124.
 Chemin de fer l'Intercolonial, 144.
 Privilèges ; affaire John A. Macdonell, 192.
 Acte électoral, 230.
 Cour suprême et de l'échiquier, 260.
 Le juge de comté de Leeds et Grenville, 490.
 Brochures concernant l'immigration, 497.
 Chemin de fer de Credit Valley, 586, 1293, 1297.
 Pétitions relatives aux bills privés, 609.
 Compagnie du téléphone Bell, 622.
 Bill (No. 79) constituant la Cie du chemin de fer de Souris aux Montagnes Rocheuses, 690.
 Tarif, 716.
 Réduction des traitements des officiers publics, 904.
 Incident Rykert-Ross, 1018.
 Terres publiques du Canada, 1102, 1103.
 Subsidés, 1357, 1375, 1839.
 Ecluse sur le canal entre les lacs Huron et Ontario—Demande de documents, 1413.
 Commerce de banques, 1804.
 Dépenses du service civil, 1868.
 Agent canadien à Londres, 1919.
 Acte de tempérance du Canada, 2000, 2005, 2007, 2008.
 Contrat des impressions du gouvernement, 2069.

BOURBEAU, M.
 Inspecteurs des poids et mesures, 313.
 Bureau de peste de Stratford, 369.
 Tarif, 753.
 Minéraux des cantons de l'Est—Interpel., 787.
 Tabac canadien—Interpel., 788.
 Brochures sur la culture du sol—Interpel., 788.
 Inspecteurs de bureaux de poste, 946.
 Taux de l'intérêt, 978.
 Agences de billets pour Manitoba—Interpel., 1859.

BOWELL, M.

Nomination d'un comité spécial chargé de surveiller le rapport officiel des débats de la Chambre, 79.

Admission de la houille en franchise, 131.

Importations de grains des Etats-Unis, 171.

Remise de droits sur le ferblanc, 305, 307.

Inspecteurs des poids et mesures, 326.

Brochures sur l'immigration, 820, 821.

Tarif, 935, 1344.

Subsides, 1047, 1877, 1882, 1884, 1885, 1886, 1887, 1925, 1926, 1934, 1947, 1949.

Employés de la douane de Toronto, 1391.

Evaluateur de quincaillerie à la douane de Montréal, 1392, 1394.

Bill (No. 112) concernant l'acte de tempérance du Canada, 1878", 1724, 2000, 2002, 2018.

Rapport du comité des impressions, 2023.

Contrat des impressions du gouvernement, 2034.

BRECKEN, M.

Réclamation de l'île du Prince-Edouard ; indemnité des pêcheries, 127.

Abrogation des actes de faillite, 220.

Cour suprême et de l'échiquier, 243.

Inspecteurs des poids et mesures, 316.

Améliorations à l'embouchure de Bell-Creek, I.P.E.—Demande de documents, 503.

Communication par chemin de fer à l'île du Prince-Edouard, 569.

Embranchement du chemin de fer de Rustico, I.P.E., 576.

Améliorations au havre de Bell-Creek, I.P.E.—Interpel., 788.

Entrée du havre de Rustico, I.P.E.—Interpel., 788.

Indemnité des pêcheries, 802, 1212.

Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, 884.

Le vapeur *Northern Light*, 891.

Subsides, 1749.

Juges de la cour suprême dans l'I.P.E., 1859, 1861.

Acte de tempérance du Canada, 2016.

BROOKS, M.

Subsides, 1886.

BROWN, M.

Subsides, 1383.

BUNSTER, M.

Adresse en réponse au discours du Trône, 27. Nouveaux juges dans la Colombie britannique, 123.

Bureau de poste de Stratford, 363.

Privilèges ; affaire du député de Lennox, 407.

Bill (*M. Blake*) à l'effet de prévenir le crime, 424.

Contrat pour le transport de la malle entre Victoria et San Francisco, 491, 492, 493.

Service postal entre Victoria et Cassiar, C.B., 943.

Caisse d'épargne du gouvernement dans la Colombie britannique, 959.

Taux de l'intérêt, 976.

Subsides, 1027, 1375, 1382, 1488, 1500, 1890, 1891, 1947, 1953, 1954, 1955, 1986.

Chemin de fer du Pacifique, 1488, 1500.

Construction du chemin de fer du Pacifique dans la Colombie britannique—Interpel., 1661.

BUNSTER, M.—Suite.

Explications personnelles, 1977.

BURNHAM, M.

Subsides, 1837.

BURPEE, M. (Sunbury.)

Reclamations du Nouveau-Brunswick contre le Canada—Interpel., 197.

do do do Demande de documents, 577.

Nouveau-Brunswick—commerce de bestiaux, etc., avec la Grande-Bretagne, 805.

Passages gratuits sur l'Intercolonial—Demande de documents, 824.

Subsides, 1656.

Chemin de fer du Pacifique, 1656.

BURPEE, M. (Saint-Jean, N.B.)

Importation de thé, 157.

Abrogation des actes de faillite, 218, 219, 281.

Inspecteurs des poids et mesures, 310.

Bill (No. 78) concernant la banque du Nouveau-Brunswick, 659.

Tarif, 1251, 1338.

Employés de la douane de Toronto, 1391.

Subsides, 1711, 1883, 1885, 1886, 1929, 1947, 1948.

CAMERON, M. (Victoria-Nord.)

Limites d'Ontario, 93.

Abrogation des actes de faillite, 106, 218.

Bill (No. 23) constituant la compagnie du câble transatlantique français, 179.

Bill (No. 34) constituant la banque des cultivateurs et des propriétaires fonciers du Canada, 232.

Cour suprême et de l'échiquier, 242, 243.

Mariage entre beaux-frères et belles-sœurs, 290, 1407.

Privilèges ; affaire du député de Lennox, 402, 408.

Pétitions relatives à des bills privés, 410, 448.

Bill (No. 66) constituant la compagnie du chemin de fer de Québec et Ontario, 504.

Chemin de fer de Credit Valley, 581.

Bill (*M. McCarthy*) à l'effet d'interpréter l'acte constituant la compagnie du chemin de fer du Nord, 762.

Taux de l'intérêt, 983.

Subsides, 1046, 1047, 1714.

Compagnie du Canada Central, 1676, 1677.

Compagnie canadienne de télégraphe, 1720, 1721, 1722.

Enquêtes sous serment, 1979.

CAMERON, M. (Huron-Sud.)

Dépenses encourues par des personnes envoyées en Angleterre, etc.—Demande de documents, 55.

Syndics officiels, etc.—Demande de documents, 149.

Importation de grains des E.U., 170.

Frontières nord-ouest d'Ontario, 172.

Faillites en 1878 et 1879, 175.

Bill (No. 29) pour amender l'acte constituant la compagnie Anchor d'assurance maritime, 195.

Cour suprême et de l'échiquier, 239, 242.

Inspecteurs des poids et mesures, 323.

Cour de l'échiquier, 336.

Loi de procédure criminelle, 352.

CAMERON, M. (Huron-Sud).—*Suite.*

Privilèges ; affaire du député de Lennox, 395.

Bill (*M. Blake*) à l'effet de prévenir le crime, 425.

Le juge de comté de Leeds et Grenville, 483. Tarif, 696.

Cruauté envers les animaux, 1700.

Maison de réforme d'Ontario, 1701.

Incident Cameron, 1945, 1946, 1947.

CARLING, M.

Bill (No. 47) concernant la compagnie de chemin de fer dite *Great Western and Lake Shore Junction Railway Company*, 301.

Réception des bills privés, 448.

CARON, M.

Adresse en réponse au discours du Trône, 38.

Admission du bétail des E.-U. au Canada, etc.—Demande de documents, 55.

Chemin de fer de Credit Valley, 533.

Exercices de la milice—Interpel., 593.

Annuaire de la naissance de la Reine—Interpel., 593.

Subsides, 1377, 1378, 1379, 1713.

Remboursement de certains droits d'entrée payés par le 33e bataillon—Demande de documents, 1412.

Incident Cameron, 1945.

Résolution au sujet de l'indemnité de certains députés, 2070.

CARTWRIGHT, SIR RICHARD J.

Adresse en réponse au discours du Trône, 42.

Exportations et importations du Canada—Demande de documents, 55.

Recettes et dépenses du Canada—Demande de documents, 55.

Cargaisons de thé en transit pour le Canada—Demande de documents, 55.

Dépôts au crédit du Canada—Demande de documents, 55.

Résumé des dépenses, etc.—Demande de documents, 55.

Principales classes d'exportations et d'importations par province, etc., etc.—Demande de documents, 55.

Sucre reçu aux principaux ports d'entrée du Canada, etc.—Demande de documents, 55.

Obligations 6 pour 100 en circulation au Canada—Demande de documents, 56.

Emprunt de £3,000,000 à Londres, etc.—Demande de documents, 56.

Sommes d'argent entre les mains des agents du Canada à Londres, etc.—Demande de documents, 177.

Budget, 264, 2023, 2024.

Banques et circulation monétaire, 279, 281.

Rapports financiers, 284, 285.

Inspecteurs des poids et mesures, 309, 315.

Recettes et dépenses imputables au fonds consolidé—Demande de documents, 503.

Budget, 521.

Subsides, 1021, 1022, 1023, 1042, 1043, 1344,

1345, 1346, 1348, 1367, 1377, 1379, 1380,

1717, 1726, 1727, 1731, 1825, 1877, 1879,

1881, 1882, 1888, 1899, 1890, 1891, 1926,

1927, 1932, 1933, 1934, 1939, 1941, 1947,

1951, 1953, 1954, 1956, 1957, 1994, 1995,

1996, 1999, 2022.

Chemin de fer de Credit Valley, 1296.

Tarif, 1322, 1323, 1341, 1343.

CARTWRIGHT, SIR RICHARD J.—*Suite.*

Importation de thés, 1385.

Billets fédéraux, 1765.

Dépenses du service civil ; motion de non-confiance, 1863, 1866, 1867.

Agent canadien à Londres, 1901, 1902, 1903. Incident Cameron, 1946.

Enquêtes sous serment, 1977, 1979.

Acte concernant les terres fédérales, 2028.

Acte concernant le commerce de banque, 2033.

Terres du chemin de fer du Pacifique, 2047.

Bill des subsides, 2061.

CASEY, M.

Adresse en réponse au discours du Trône, 38.

Limites d'Ontario, 91, 101.

Abrogation des actes de faillite, 106.

Epreuve des huiles de charbon, 133.

Droits de péage dans le havre de Port-Stauley, 134.

Privilèges ; affaire John A. Macdonell, 184, 186.

Privilèges ; le député de Lennox, 195, 375, 391, 405.

Remise de droits sur le maïs—Interpel., 196.

Bill (No. 43) à l'effet de réformer le service civil, 266.

Inspecteurs des poids et mesures, 309; 326, 327.

Remise des droits sur le maïs pour la manufacture de l'amidon, 329.

Brochures concernant l'immigration, 817.

Mariage entre beaux-frères et belles-sœurs, 589, 590, 1409.

Tarif, 770.

Sous-inspecteurs des poids et mesures, 809, 810, 811.

Compagnie Atlantique d'assurance mutuelle sur le vie, de la ville d'Albany—Demande de documents, 824.

Transport du sucre sur le l'Intercolonial, 952.

Taux de l'intérêt, 969.

Subsides, 1634, 1363, 1879, 1889, 1926, 1990.

Chemin de fer de Credit Valley, 1296.

Le 10ème bataillon royal, Toronto, 1662, 1663, 1664, 1665, 1666, 1667.

Inspection du pétrole, 1690, 1964.

Compagnie canadienne de télégraphe, 1722.

Commerce de banques, 1796, 1805.

Réforme du service civil—Interpel., 1868.

L'ex-lieutenant-gouverneur de Québec, 1822. Compte-rendu des débats, 1856.

Dépenses du service civil, 1868.

Privilèges ; le député de Richelieu, 1960.

Acte de tempérance du Canada, 2006, 2007, 2008, 2008.

Lois concernant les sauvages, 2042, 2043, 2044.

CASGRAIN, M.

Bill (No. 21) autorisant la compagnie d'assurance Stadacona à renoncer à sa chartre, etc., 179.

Privilèges ; affaire John A. Macdonell, 183, 184, 191.

Accident à Leurs Excellences, 350.

Bill (*M. Blake*) à l'effet de prévenir le crime, 424.

Intercolonial ; station Elgin—Interpel., 593. Tarif, 843.

Bills privés, 877.

CASGRAIN, M.—Suite.

Union commerciale avec les Etats-Unis—
Interpel., 878.
Actes de la milice, 995.
Actes du revenu de l'intérieur, 1068.
Subsides, 1024, 1513, 1714.
Terres publiques du Canada, 1096.
Indemnité des pêcheries, 1236.
Chemin de fer du Pacifique, 1513.
L'ex-lieutenant-gouverneur de Québec, 1823.

CHARLTON, M.

Terres publiques vendues en 1879, dans le
Manitoba et les territoires du Nord-Ouest
—Demande de documents, 177.
Dépenses imprévues — Demande de docu-
ments, 178.
Ventilation de la Chambre—Observ., 180.
Dépenses inscrites sous le titre "Divers"
dans le compte du comptable de la Chambre
pour l'année dernière—Demande de docu-
ments, 503.
Tarif, 849, 936, 937, 939, 1342, 1344.
Taux de l'intérêt, 983.
Terres publiques du Canada, 1050, 1111.
Résolutions au sujet des terres publiques du
Canada, 1060.
Sandford Fleming—Interpel., 1384.
Mariage entre beaux frères et belles-sœurs,
1407.
Subsides, 1521, 1587.
Chemin de fer du Pacifique, 1587.
Billets fédéraux, 1772, 1781.

CIMON, M.

Chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean,
168.

COCKBURN, M. (Muskoka.)

Aide au chemin de fer *Ontario Pacific Junction*—Interpel., 45.
Embranchement de la Baie Géorgienne, 46.
Inspecteurs des poids et mesures, 327.
Tarif, 782.
Subsides, 1649.
Chemin de fer du Pacifique, 1649.

COCKBURN, M. (Northumberland-Ouest.)

Privilège de pêche sur la rivière des Outaouais,
1168, 1177, 1178, 1181, 1182.
Bill (No. 104) à l'effet d'amender l'acte con-
cernant les timbres sur les billets promis-
soires et les lettres de change, 1543.

COLBY, M.

Bill (No. 2) abrogeant les actes de faillite, 44.
Bill (No. 4) réglant l'inspection du pétrole,
etc., 44, 1680.
Question de procédure, 57.
Privilèges; abrogation des actes de faillite, 77.
Abrogation des actes de faillite, 102, 194,
217, 218, 220, 222, 225, 281, 347.
Compagnies d'assurance—Demande de docu-
ments, 178.
Tarif, 1343.
Inspection du pétrole, 2020.
Bill des subsides, 2049.

CONNELL, M.

Camps d'exercice au Nouveau-Brunswick—
Interpel., 301.
Pont sur la rivière Saint-Jean, N.B.—
Interpel., 1385.
Inspection du pétrole, 1964.

COSTIGAN, M.

Officiers et employés de l'Intercolonial—
Demande de documents, 344.
Etablissement de pisciculture au rapide de
Femme, N.B., 578.
Ponts internationaux sur la rivière Saint-
Jean, N.B.—Interpel., 1167.
Contrat des impressions du gouvernement,
2063.

COURSOL, M.

Nomination d'un évaluateur de quincaillerie à
la douane de Montréal — Interpel., 566,
1391, 1393, 1394.
Amendements à la loi criminelle, 598.
Mort subite de l'honorable M. Holton, 650.
Bill (No. 80) à l'effet de simplifier la pro-
cédure criminelle dans la province de
Québec et de se dispenser des grands jurés
dans certains cas, 691.
Tarif, 847.
Police à cheval du Nord-Ouest—Demande de
documents, 986.
Actes de la milice, 990.
Evaluateur de quincaillerie à la douane de
Montréal, 566, 1391, 1393, 1394.

CURRIER, M.

Subsides, 1024, 1025, 1345, 1944.
Privilège de pêche sur la rivière des Outaouais,
1182.
Tarif, 1342, 1343.
Incendie de Hull, 1705.
Droits de douane et d'accise, 1895.

DALY, M.

Destitutions d'employés des pêcheries, 158.
Remise de droits sur le ferblanc, 307.
Indemnité des pêcheries, 795.
Tarif, 938.
Transport du sucre sur l'Intercolonial, 952.
Phare sur le rocher de Jeddore, N.E.—
Interpel., 1050.
Phare sur l'île Croucher, N.E.—Interpel.,
1050.

DAWSON, M.

Limites d'Ontario, 59, 85.
Rivière Kaministiquia, 163.
Rapport d'un journal de Toronto.—Observ.,
449.
Chemin de fer du Pacifique, 470, 1644.
Subsides, 1644, 1710, 1725, 1726, 1854.
Compagnie du Canada Central, 1677.
Lois concernant les sauvages, 2041, 2043.

DECOSMOS, M.

Adresse en réponse au discours du Trône, 29.
Tracé du chemin de fer du Pacifique, 53,
501, 502.
Nouveaux juges dans la Colombie britanni-
que, 120.
Cour suprême à la Colombie britannique, 275.
Remise de droits sur le ferblanc, 307.
Assurance du gouvernement sur la vie—Inter-
pel., 479.
Transport de la malle entre Victoria et San
Francisco, 492.
Tracé du chemin de fer d'Esquimalt et
Nanaimo—Demande de documents, 501.
Subvention d'une ligne de steamers entre
Québec et les provinces maritimes—De-
mande de documents, 824.

DE COSMOS, M.—Suite.

- Subvention d'une ligne de vapeurs entre le Canada et le Brésil—Demande de documents, 824.
 Résolution au sujet de l'impression des pétitions concernant les chinois, 878.
 Soumissions pour le transport des malles entre Victoria et San Francisco—Demande de documents, 910.
 Service postal entre Victoria et Cassiar, C.B.—Demande de documents, 944.
 Nomination de M. Trutch à une charge publique dans la Colombie britannique—Demande de documents, 944.
 Caisse d'épargne du gouvernement dans la Colombie britannique, 959.
 Terres publiques du Canada, 1112.
 Subsidés, 1521, 1522, 1544, 1552.
 Chemin de fer du Pacifique, 1521, 1522, 1544, 1552.
 Terres des sauvages dans la Colombie britannique, 1669, 1670.
 Nomination d'un comité spécial concernant l'immigration chinoise, 1675.
 Bassin de radoub d'Esquimalt, 1967.
 Bill des subsides, 2055.

DESJARDINS, M.

- Police riveraine à Montréal—Demande de documents, 177.
 Entrepôt de vérification de Montréal—Demande de documents, 177.
 L'acte électoral, 228.
 Cour suprême et de l'échiquier, 262.
 Bureau de poste de Stratford, 367.
 Subsidés, 1370, 1382, 1882, 1998, 1999.
 Bill (No. 111) pourvoyant à la liquidation de la banque Ville-Marie, 1700.
 Privilèges; le député de Richelieu, 1959, 1960.

DOMVILLE, M.

- Chemin de fer l'Intercolonial, 142, 143.
 Destitution de M. D. H. Waterbury—Interpel., 153.
 Abrogation des actes de faillite, 218, 219.
 Réclamation de Calvert Vaux, 304.
 Indes Occidentales; communications au moyen de navires à vapeur—Interpel., 479.
 Chemin de fer de Credit Valley, 586.
 Inspection du poisson, 657.
 Tarif, 691, 937, 938.
 Subsidés, 1044, 1375.
 Terres publiques du Canada, 1096.
 Célébration de la fête de la Reine à Québec—Interpel., 1167.
 Indemnité des pêcheries, 1232.
 Sucre importé—Demande de documents, 1413.
 Minerai de fer exporté d'Ontario—Demande de documents, 1413.
 Juges de la cour suprême, I. P. E., 1860.
 Acte concernant le commerce de banque, 2025, 2026.
 Contrat des impressions du gouvernement, 2068, 2069.

DOULL, M.

- Inspection du poisson, 657.
 Tarif, 752.
 Obstructions dans les eaux navigables, 2031.

DREW, M.

- Canal Welland, fourniture de bois, 174.
 Télégraphe du chemin de fer du Pacifique—Demande de documents, 496.
 Sommes payées à la Cie de la Baie-d'Hudson—Demande de documents, 503.
 Réclamations de la Cie de la Baie-d'Hudson—Demande de documents, 503.
 Concessions de limites à bois dans le Manitoba, etc.—Demande de documents, 503.
 Réception des bills privés, 609.
 Instructions données aux sauvages, etc.—Demande de documents, 824.
 Correspondance entre le gouvernement et la Cie de la Baie-d'Hudson, etc., touchant les terres de la Baie-d'Hudson, etc.—Demande de documents, 824.
 Bétail tué par des sauvages à Prince-Albert—Demande de documents, 1412.

DUGAS, M.

- Actes du revenu de l'intérieur, 1005.

DUMONT, M.

- Stations du chemin de fer du gouvernement—Interpel., 1661.

ELLIOTT, M.

- Réparations du havre de Port Credit—Interpel., 302.
 Subsidés, 1988.

FARROW, M.

- Recensement—Interpel., 127.
 Bureau de poste de Stratford, 361.
 Monnaie fractionnaire—Interpel., 566.
 Tarif, 924.
 Fonds d'amélioration des terres du Haut-Canada, 957.
 Taux de l'intérêt, 984.
 Cas de séduction jugés en Canada—Demande de documents, 1694.

FISSET, M.

- Quai de Rimouski—Interpel., 153.
 Cour suprême et de l'échiquier, 244.
 Brasserie à Battleford—Demande de documents, 491.
 Destitution du maître de poste de Matane, 579, 580.
 Quai de Matane—Interpel., 788.
 Subsidés, 1364, 2000.
 Matériaux pour achever le quai de Matane—Demande de documents, 1412.

FITZSIMONS, M.

- Bureau de poste de Stratford, 362.
 Le juge de comté de Leeds et Grenville, 486.
 Bill (No. 67) amendant les actes concernant la Cie du chemin de fer le Canada Central, 565.

FLEMING, M.

- Remise de droits—Demande de documents, 55.
 Maîtres de poste—Demande de documents, 178.
 Annonces du gouvernement—Demande de documents, 178.
 Débarquement des immigrants, 193.
 Statistiques de chemin de fer—Observ., 411.
 Bill (No. 58) à l'effet d'amender l'acte concernant l'immigration, 448.
 Tarif, 918, 925.
 Lois concernant les sauvages, 2038.

FLYNN, M.

- Havre Fourché—Interpel., 479.
 Indemnité des pêcheries, 793, 1228.
 Passe migratoire à la chute de la Grande-Rivière, N.E., 893.
 Inspection du pétrole, 1687, 1962.
 Obstructions dans les eaux navigables, 1897.

FORTIN, M.

- Indemnité des pêcheries, 1234.

FULTON, M.

- Incident Cameron, 1946.

GAULT, M.

- Adresse en réponse au discours du Trône, 42.
 Bill (No. 24) constituant l'association des commis-voyageurs du Canada, 179.
 Débarquement des immigrants, 214.
 Abrogation des actes de faillite, 220.
 Inspecteurs des poids et mesures, 328.
 Mariage entre beaux-frères et belles-sœurs, 436, 1407.
 Bill (No. 63) réglant la liquidation des affaires de la banque consolidée du Canada, 504.
 Bill (No. 65) amendant les actes relatifs à la compagnie de télégraphe de Montréal, 504.
 Mort subite de l'honorable M. Holton, 650.
 Secours aux victimes de la famine en Irlande, 745.
 Ouverture de la navigation du canal Welland, 787.
 Taux de l'intérêt, 978.
 Subsidés, 1025, 1047.
 Tarif, 1289, 1308, 1339.
 Amendement au bill concernant la Cie de télégraphe de Montréal, 1937.

GEOFFRION, M.

- Privilèges; affaire John A. Macdonell, 185.

GIGAULT, M.

- Abrogation des actes de faillite, 221.
 Tarif, 682.
 Navigation sur la rivière Yamaska, 807.

GILLIES, M.

- Service postal sur le chemin de fer Wellington, Grey et Bruce—Interpel., 787.
 Bureau de poste de Carnegie—Demande de documents, 1412.
 Service de la malle dans Bruce, 1675.
 Subsidés, 1955.

GILLMOR, M.

- Inspection du poisson, 656.
 Acte de l'immigration générale de 1874, 942.
 Tarif, 1160.
 Indemnité des pêcheries, 1238.
 Subsidés, 1367, 1715, 1718.
 Emploi de la somme de \$4,500 octroyée pour les sauvages du Nouveau-Brunswick—Demande de documents, 1412.
 Acte concernant le pilotage, 1809.
 Acte de tempérance du Canada, 2016.

GIROUARD, M. (Jacques-Cartier).

- Bill (No. 5) légalisant le mariage entre beaux-frères et belles-sœurs, 44.
 Question de procédure, 57.
 Abrogation des lois de faillite, 103, 222, 223, 224.
 Bill (No. 22) constituant la compagnie de garantie du Canada, 179.

GIROUARD, M. (Jacques-Cartier).—Suite.

- Bill (No. 30) à l'effet de légaliser le mariage entre beaux-frères et belles-sœurs, 195, 287, 431, 440, 961, 1394.
 Bill (No. 32) concernant la compagnie d'assurance de Montréal, 231.
 Cour suprême et de l'échiquier, 254.
 Bill (No. 42) imposant certains règlements aux agents de change, 265, 600, 605.
 Actes du revenu de l'intérieur, 1005, 1007, 1011.
 Subsidés, 1648, 1840.
 Chemin de fer du Pacifique, 1648.
 Amendements au bill concernant la Cie de télégraphe de Montréal, 1937.

GIROUARD, M. (Kent).

- Quai public à Cocagne, Kent, N.B.—Interpel., 479.
 Phares-balises à l'entrée du havre de Bouctouche, Kent, N.B.—Interpel., 566.
 Indemnité des pêcheries, 1238.

GRANDBOIS, M.

- Employés sur une partie du chemin de fer l'Intercolonial, etc.—Demande de documents, 55.
 Explorations à Trois-Pistoles en vue d'y ériger un quai—Demande de documents, 177.
 Inspection du poisson, 659.

GUNN, M.

- Rapports de syndicats officiels—Interpel. 878.
 Tarif, 1265.

GUTHRIE, M.

- Pétitions de droit devant la cour de l'échiquier, 330, 338.
 Défenses dans les causes d'assaut simple, 599.
 Compagnies d'assurance insolubles, 898.
 Preuve dans les causes criminelles, 1933.
 Acte concernant le commerce de banque, 2025, 2026, 2031, 2032.

HACKETT, M.

- Indemnité des pêcheries; réclamation de l'île du Prince-Edouard, 130, 798, 1221.
 Amélioration du havre de Cascumpec—Interpel., 154.
 Embranchement du chemin de fer jusqu'à Campbellton, I.P.E., 302.
 Inspecteurs des poids et mesures, 321.
 Relevés hydrauliques à Fifteen-Point, etc.—Demande de documents, 503.
 Île du Prince-Edouard; communications de chemins de fer, 571.
 Tarif du fret sur les chemins de fer l'Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard, 883.
 La vapeur *Northern Light*—Demande de documents, 889.
 Acte de tempérance du Canada, 2009.

HADDOW, M.

- Traverse de Cross Point—Interpel., 1662.
 Subsidés, 1759.

HAGGART, M.

- Cour suprême et de l'échiquier, 244.
 Règlements de la compagnie du chemin de fer du Nord du Canada—Demande de documents, 344.
 Bill (No. 53) concernant la Cie du chemin de fer de Credit Valley, 410, 1293, 1297.

HAGGART, M.—Suite.

Reconstruction de la digue *Dominion*, canal Rideau, 568.
Préséance des affaires du gouvernement, 1276.

HAY, M.

Amélioration du havre de Toronto—Interpel., 375.

HESSON, M.

Douane et bureau de poste de Stratford—Interpel., 80.
Abrogation des actes de faillite, 108.
Bureau de poste de Stratford, 360, 363, 368.
Le juge de comté de Leeds et Grenville., 487.
Tarif, 777.
Brochures sur l'immigration, 823.
Fonds d'amélioration des terres du Haut-Canada, 956.
Subsides, 1046, 1357, 1382.
Protection des garde-freins—Interpel., 1384.
Contrat des impressions du gouvernement, 2068.

HOLTON, M.

Question de procédure, 57.
Limites d'Ontario, 64, 93.
Avis de présentation de bills—Observ., 78.
Admission d'un nouveau député, 110.
Destitution de C. A. Cauchon—Demande de documents, 149.
Secours à l'Irlande, 179.
Privilèges; affaire John A. Macdonnell, 185, 188, 190.
Abrogation des actes de faillite, 217, 219, 225, 283.
Acte électoral, 227.
Réception de bills privés, 231, 310.
Privilèges; affaire du député de Lennox, 408.
Bill (*M. Blake*) à l'effet de prévenir le crime, 421.
Chemin de fer de Credit Valley, 586, 587.
Compagnie du téléphone Bell, 623.

HOOPER, M.

Privilèges, 391.

HOUDE, M.

Adresse en réponse au discours du Trône, 9.
Acte électoral, 230.
Mariage entre beaux-frères et belles-sœurs, 428, 434, 961, 1409.
Prix des rapports du département de la marine—Interpel., 1661.

HUNTINGTON, M.

Taux de l'intérêt, 981.
Subsides, 1037, 1043, 1349, 1350, 1370, 1376, 1879, 1954.
Terres publiques du Canada, 1110.
L'ex-lieutenant-gouverneur de Québec, 1821.
Juges de la cour suprême, I.P.E., 1862.
Dépenses du service civil, 1875.
Agent canadien à Londres, 1917.
Acte de tempérance du Canada, 2015.

HURTEAU, M.

Navigation de la rivière l'Assomption—Interpel., 302.

IVES, M.

Bill (No. 18) pourvoyant à la liquidation des affaires des compagnies d'assurance maritimes et contre le feu, légalement constituées et en faillite, 150, 896, 899.

IVES, M.—Suite.

Privilèges : affaire du député de Lennox, 401.
Bill (No. 61) à l'effet de régler la liquidation des banques et autres compagnies légalement constituées, qui sont en faillite, 478.
Bill (No. 62) amendant l'acte 41 Vic., chapitre 18, 478.
Défense dans les causes d'assaut simp'e, 599.
Tarif, 934, 935.
Liquidation des banques et compagnies d'assurance insolubles, 1242.

JONES, M.

Adresse en réponse au discours du Trône, 36.
Mariage entre beaux-frères et belles-sœurs, 434, 588, 591, 608, 960, 1406.
Reconstruction de la digue dite *Dominion* au lac du Diable, 566, 568.
Pétition de l'évêque d'Ontario, 608.
Compagnie du téléphone Bell, 623.
Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, 884.
Terres fédérales dans le Nord-Ouest, 889.
Réduction des traitements des fonctionnaires publics, 904.
Tarif, 934.
Subsides, 1033, 1379, 1712, 1883, 1992.
Employés de la douane de Toronto, 1391.
Compte-rendu des débats, 1855.
Contrat des impressions du gouvernement, 2063.

KAULBACH, M.

Brise-lames à Cherry-Point—Interpel., 197.
Projet d'un brise-lames à la Petite-Rivière, N. E., 372.
Ouverture d'un chenal du lac Porter à la mer—Demande de documents, 374.
Brise-lames dans le havre Three-Fathoms—Demande de documents, 374.
Chenal dans le havre de Jeddore—Demande de documents, 374.
Mariage entre beaux-frères et belles-sœurs, 587.
Exploration géologique dans la Nouvelle-Écosse, 958.
Indemnité des pêcheries, 1218.

KEELER, M.

Cour suprême et de l'échiquier—Demande de documents, 55, 958.
Canal Murray—Demande de documents, 58.
Bill (No. 13) à l'effet d'abroger les actes concernant la cour suprême et de l'échiquier, 79, 233.
Travaux sur la rivière Trent, 154.
Emission fractionnaire—Interpel., 787.
Fonds de retraite—Interpel., 878.
Explorations pour le canal de Trent—Demande de documents, 945.
Subsides, 1831.

KILLAM, M.

Inspecteurs des poids et mesures, 312.
Indemnité des pêcheries, 795, 1186, 1236, 1241.
Le vapeur *Northern Light*, 892.
Taux de l'intérêt, 981.
Liquidation des banques et des compagnies d'assurance insolubles, 1244.
Tarif, 1244, 1276, 1340.
Inspection du pétrole, 1692.
Subsides, 1751, 1847, 1951.

KILLAM, M.—Suite.

Obstructions dans les eaux navigables, 1897.
Acte concernant le pilotage, 1922.

KILVERT, M.

Bill (No. 17) constituant la compagnie du téléphone Bell du Canada, 150, 622, 623.

KING, M.

Tarif, 684.
Subsides, 1712.

KIRKPATRICK, M.

Réclamations de Roger, McLean et Cie., au sujet des impressions publiques—Demande de documents, 149.

Comptes publics et rapports de l'auditeur—Demande de documents, 149.

Privilèges; affaire John A. Macdonell, 182, 183, 184.

Privilèges; le député de Lennox, 277, 393.

Cour de l'échiquier, 337.

Bassin de radoub à Kingston, 372.

Le juge de comté de Leeds et Grenville, 489.

Brochures concernant l'immigration, 498.

Construction d'un pont sur la rivière Saint-Jean, à Saint-Jean—Demande de documents, 591.

Audition des comptes du parlement, 592.

Défense dans les causes d'assaut simple, 593.

Bill (No. 73) à l'effet d'amender l'acte concernant la compagnie du havre de Port-Whitby, 607.

Résolutions concernant les dépenses du Sénat, 608.

Bill (No. 85) amendant la loi de la preuve dans certains cas de délits, 942.

Actes de la milice, 993, 994, 995, 936.

Chemin de fer de Credit Valley, 1297.

Audition des comptes publics, 1340.

Subsides, 1376, 1380, 1849.

Preuve dans les causes criminelles, 1933.

Acte concernant le commerce de banque, 2032.

KRANZ, M.

Inspecteurs des poids et mesures, 312.

Bureau de poste de Stratford, 364.

Subsides, 1367.

Lois de naturalisation—Interpel., 1284.

LANDRY, M.

Chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, 168.

Employés de l'Intercolonial, 175, 176.

Peaux vertes importées—Demande de documents, 178.

Ecorce de pruche exportée aux Etats-Unis—Demande de documents, 178.

Acte électoral, 226.

Cour suprême et de l'échiquier, 263.

Nouvelles stations de chemin de fer dans Québec—Interpel., 302.

Mariage entre beaux-frères et belles-sœurs, 440.

Rapport publié dans le *Citizen*—Observ., 449.

Stations de chemin de fer dans le comté de Montmagny—Interpel., 479.

Embranchement de l'Intercolonial à Lévis, 480.

Ouvriers employés à certains ouvrages sur l'Intercolonial—Demande de documents, 503.

LANDRY, M.—Suite.

Bill (No. 82) pour prévenir la fraude dans la fabrication et la vente des engrais agricoles, 805.

Réduction des traitements des fonctionnaires publics, 900.

Actes du revenu de l'intérieur, 1008.

Subsides, 1372.

Phare flottant sur le grand banc de Saint-Thomas—Demande de documents, 1412.

Propriété cultivable appartenant au gouvernement à la Grosse-Ile—Demande de documents, 1412.

Sommes payées aux différents juges dans le district de Kamouraska en sus de leur traitement—Demande de documents, 1412.

Officiers-rapporteurs dans le comté de Belle-chasse—Demande de documents, 1413.

Employés de la quarantaine à la Grosse-Ile—Demande de documents, 1413.

LANE, M.

Abrogation des actes de faillite, 223.

Taux de l'intérêt, 968.

Obstructions dans les eaux navigables, 1896.

LANGÉVIN, M.

Admission d'un nouveau député, 110.

Résolution concernant l'admission de M. Angers, 111.

Ventilation de la Chambre, 181.

Acte électoral, 228.

Réception de bills privés, 231, 876, 877.

Cour suprême et de l'échiquier, 245, 261.

Réclamation de Calvert Vaux, 304.

Accident à Leurs Excellences, 349.

Bureau de poste de Matane, 579, 580.

Mariage entre beaux-frères et belles-sœurs, 588, 589.

Mort subite de l'honorable M. Hoiton, 649.

Tarif du fret sur les chemins de fer l'Intercolonial et de l'île du Prince Edouard, 883.

Inspecteurs de bureaux de poste, 946.

Chenal de la passe Shippegan, 954.

Chemin de fer de Credit Valley, 1293, 1297.

Subsides, 1368, 1381, 1382, 1383, 1384, 1503, 1709, 1714, 1880, 1881, 1926, 1927, 1941, 1943, 1993, 1994, 1995, 1997, 2022.

Chemin de fer du Pacifique, 1503.

Bassin à flot de Québec, 1695.

Compagnie canadienne de télégraphe, 1721.

Acte concernant le pilotage, 1809, 1810.

Bill (No. 117) relatif à certaines communications télégraphiques, 1858.

Résolutions concernant le retrait de certains bills, 1893.

LARUE, M.

Contrat de la malle à Lévis—Interpel., 1167.

Subsides, 1371.

Destitution du maître de poste de Saint-Romuald—Interpel., 1662.

LAURIER, M.

Rocher dangereux dans la rue Champlain, à Québec—Demande de documents, 177.

Mort subite de l'honorable M. Holton, 648.

Actes du revenu de l'intérieur, 1003, 1012.

Destitution de G. T. Tremblay—Demande de documents, 1413.

Destitution de F. X. Dulac—Demande de documents, 1413.

LAURIER, M.—Suite.

L'ex-lieutenant-gouverneur de Québec, 1818.
Matériel de l'Intercolonial sur le chemin de fer de Lévis et Kennebéc—Interpel., 1859.
Privilèges ; le député de Richelieu, 1959, 1960, 2027.
Bureaux de poste dans les villages—Interpel., 2027.

LITTLE, M.

Employés de la douane de Toronto, 1390.

LONGLEY, M.

Chemin de fer l'Intercolonial, 147.
Inspection du hareng fumé—Interpel., 301.
Inspection du poisson, 655, 657.
Réduction des traitements des officiers publics, 903, 904.
Cour supérieure de la Colombie britannique, 940.
Acte de l'inspection générale de 1874, 942.
Brevet d'invention du pont de Wasall—Demande de documents, 957.
Subsides, 1026, 1027, 1033, 1750, 1751.
Tarif, 1267.
Inspection du pétrole, 1692.
Amendements à l'acte de milice, 1699.
Acte de tempérance du Canada, 2010.

MACDONALD, M. (King, I. P.-E.)

Travaux à Souris, I. P.-E.—Interpel., 232.
Île du Prince-Edouard, 575.
Indemnité des pêcheries, 1216.
Inspection du pétrole, 1694, 1964.

MACDONALD, Sir JOHN A.

Bill (No. 1) concernant la prestation des serments d'office, 2.
Prise en considération du discours du Trône, 3.
Comités permanents, 3, 56, 79.
Violation des privilèges de la Chambre à la dernière session, 4, 45.
Adresse en réponse au discours du Trône, 23.
Privilèges ; affaire John A. Macdonell, 45, 181, 182, 184, 185, 187, 196.
Affaire Letellier, 45.
Résolution concernant l'admission d'un nouveau député, 45.
Secours à l'Irlande, 56, 124, 126, 179, 746.
Aide du gouvernement impérial au chemin de fer du Pacifique, 56.
Limites d'Ontario, 64, 73.
Avis de présentation de bills, 79.
Comité de la bibliothèque, 79.
Comité des impressions, 79.
Cour suprême et de l'échiquier, 79, 237.
Abrogation des actes concernant la faillite, 165, 220, 283.
Accident à S. E. et à la princesse Louise, 111, 348.
Nouveaux juges dans la Colombie britannique, 117, 118.
Résolution concernant le secours aux pauvres d'Irlande, 126.
Résolution proposant une adresse S. E. pour la remercier de son message au sujet du secours aux pauvres d'Irlande, 126.
Etats financiers, 135, 285, 286.
Importation en entrepôt du grain, 149.
Terres publiques du Manitoba et du Nord-Ouest, 157.
Acte électoral, 227.

MACDONALD, Sir JOHN A.—Suite.

Enquête au sujet du contrat pour les impressions du parlement, 232.
Privilèges ; le député de Lennox, 278, 375, 408.
Inspecteurs des poids et mesures, 314, 324, 326.
Cour de l'échiquier, 330.
Résolution au sujet de l'accident arrivé à Leurs Excellences, 350.
Bureau de poste de Stratford, 364.
Réception des bills privés, 447, 448, 609, 876, 877.
Bill (No. 57) refondant les actes concernant les territoires du Nord-Ouest, 448.
Le juge de comté de Leeds et Grenville, 485, 488.
Chemin de fer de Credit Valley, 587.
Mariage entre beaux-frères et belles-sœurs, 588, 590, 591.
Audition des comptes du parlement, 592.
Amendements à la loi criminelle, 595.
Pétition de S. G. l'évêque d'Ontario, 608.
Mort subite de l'honorable M. Holton, 647, 655.
Ajournement de la Chambre à l'occasion de la fête de la Saint-Patrice et de la mort de M. Holton, 655.
Résolution au sujet des affaires du gouvernement, 655.
Inspection du poisson, 658.
Bill (*M. McCarthy*) à l'effet d'interpréter l'acte constituant la compagnie de chemin de fer du Nord, 762.
Impression des pétitions concernant les chinois, 878.
Extradition des criminels, 882.
Actes de la milice, 989, 990, 991, 992, 996.
Bill (No. 88) à l'effet de nommer un agent résident pour représenter le Canada dans le Royaume-Uni, 996, 1899, 1903, 1914.
Incident Rykert-Ross, 1018.
Subsides, 1019, 1022, 1039, 1047, 1383, 1521, 1711, 1712, 1717, 1718, 1724, 1725, 1726, 1727, 1730, 1731, 1733, 1734, 1735, 1849, 1850, 1851, 1852, 1853, 1877, 1878, 1879, 1889, 1890, 1891, 1927, 1928, 1929, 1934, 1935, 1936, 1943, 1944, 1956, 1983, 1984, 1986, 1987, 1988, 1996, 1999.
Bill (No. 90) amendant et refondant les lois des sauvages, 1026, 2035, 2037, 2043, 2044.
Terres publiques du Canada, 1061.
Bill (No. 95) concernant les réclamations pour des terres à Manitoba, 1113.
Honoraires des coronaires, etc., dans les territoires du Nord-Ouest, 1113.
Bill (No. 96) à l'effet d'abroger l'acte qui étend à la Colombie britannique l'acte des terres fédérales, etc.,
Tarif, 1146.
Privilège de pêche sur la rivière des Outaouais, 1178, 1180, 1183.
Indemnité des pêcheries, 1187, 1199.
Liquidation des banques et des compagnies d'assurance insolubles, 1243.
Préséance des affaires du gouvernement, 1276.
Dixième bataillon royal, Toronto, 1664, 1665, 1666, 1667.
Terres des sauvages dans la Colombie britannique, 1671.

MACDONALD, SIR JOHN A.—Suite.

- Police à cheval du Nord-Ouest, 1672.
- Bill (No. 110) accordant une pension à la veuve de l'honorable John Young, 1696.
- Incendie de Hull, 1704.
- Compagnie canadienne de télégraphe, 1720, 1724.
- Billets fédéraux, 1788.
- Résolution concernant les mesures du gouvernement, 1808.
- Poste de chef de l'opposition, 1854.
- Juges de la cour suprême, I. P.-E., 1860, 1862.
- Dépenses du service civil, 1868, 1869.
- Obstructions dans les eaux navigables, 1897, 2031.
- Bill (No. 95) amendant l'acte concernant les terres fédérales 1879 ; 1958, 2028, 2029.
- Acte concernant le pilotage, 1924.
- Incident Cameron, 1945, 1946, 1947.
- Bassin de radoub d'Esquimalt, 1971.
- Enquêtes sous serment, 1979, 1981.
- Privilèges ; le député de Richelieu, 2027.
- Acte concernant le commerce de banque, 2032, 2033.
- Contrats des impressions du gouvernement, 2033, 2034, 2035, 2062, 2067, 2069.
- Rapport officiel des débats, 2001.
- Navigation dans les eaux canadiennes, 2045.
- Terres du chemin de fer du Pacifique, 2046, 2047, 2048.
- Bill des subsides, 2034, 2038, 2059, 2060, 2061.
- Ajournement pour l'Ascension, 2062.
- Observations au sujet de réponses à des ordres de la Chambre, 2062.
- Clôture de la session, 2070.

MACDONELL, M. (Lanark Nord.)

- Privilèges ; affaire John A. Macdonell, 192.
- Réduction des traitements des fonctionnaires publics, 907.
- Charge de juge puisné de cour de comté dans les comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry—Demande de documents, 986.
- Chemin de fer de Credit Valley, 1293.
- Subsides, 1844.
- Contrat des impressions du gouvernement, 2068, 2069.

MACDONNELL, M.

- Adresse en réponse au discours du Trône, 40.
- Accidents sur la ligne du chemin de fer l'Intercolonial, 58.
- Limites d'Ontario, 94.
- Loi concernant la procédure criminelle, 113.
- Chemin de fer l'Intercolonial, 143.
- Réparations au quai de Port-Hood, 153.
- Destitutions d'employés des pêcheries, 158, 159.
- Abrogation des actes de faillite, 224.
- Cour suprême et de l'échiquier, 242.
- Inspecteurs des poids et mesures dans la Nouv.-Ecosse, 301, 313.
- Indemnité des pêcheries—Réclamations des provinces maritimes, 789, 799.

MACKENZIE, M.

- Privilèges de la Chambre—Observ., 4.
- do do Interpel., 4.
- Adresse en réponse au discours du Trône, 15, 36, 37.

MACKENZIE, M.—Suite.

- Révocation de l'ex-lieutenant-gouverneur de Québec, 45.
- Pont du Côtéau-du-Lac, 48, 50.
- Canal de Carillon ; impression du contrat, 51.
- Tracé du chemin de fer du Pacifique, 51, 501, 502.
- Négociations avec la France et l'Espagne, 53.
- Soumissions pour les travaux du Pacifique depuis janvier 1879—Demande de documents, 55.
- Soumissions pour les travaux du canal de Carillon, etc.—Demande de documents, 55.
- Secours à l'Irlande, 56, 124, 179.
- Question de procédure, 56.
- Limites d'Ontario, 80.
- Abrogation des actes de faillite, 105.
- Admission de nouveaux députés, 110.
- Accident à S. E. et à la princesse Louise, 111, 349.
- Admission de la houille en franchise, 132.
- Etats financiers, 134, 135, 286.
- Destitutions et nominations d'employés sur le chemin de fer l'Intercolonial, 136, 137.
- Chemin de fer l'Intercolonial ; employés de Moncton, etc., 141.
- Cour des commissaires de chemins de fer, 152.
- Rivière Kaministiquia, 162, 164, 165.
- Bill (No. 27) constituant l'union anabaptiste du Canada, 179.
- Privilèges ; affaire John A. Macdonell, 181, 182, 183, 185, 187.
- Débarquement des immigrants, 205, 214.
- Budget—Interpel., 264.
- Privilèges ; le député de L. noox, 277.
- Banques et circulation monétaire, 279, 280.
- Réclamation de Calvert Vaux, 304.
- Inspecteurs des poids et mesures, 309, 320.
- Cour de l'échiquier, 331, 333, 340.
- Bureau de poste de Stratford, 368.
- Achat du chemin de fer Q. M. O. et O. par le gouvernement—Demande de documents, 374.
- Sous-inspecteurs des poids et mesures congédiés, etc.—Demande de documents, 374.
- Chemin de fer du Pacifique, 387, 450, 1421, 1423, 1521, 1551, 1589, 1605.
- Statistiques de chemins de fer—Observ., 412.
- Réception des bills privés, 447, 609, 876.
- Le juge de comté de Leeds et Greville, 482.
- Tracé du chemin de fer d'Esquimalt et Nanaimo, 501.
- Budget, 556.
- Impression d'un document parlementaire—Observ., 565.
- Reconstruction de la digue *Dominion*, canal Rideau, 568.
- Agents de change et agiotage, 605.
- Amendement à l'acte de la Cie du chemin de fer du Nord, 607.
- Pétition de S. G. l'évêque d'Ontario, 608.
- Tarif, 609, 830, 933, 934, 935, 936, 938, 1118, 1276, 1338.
- Mort subite de l'honorable M. Holton, 648.
- Inspection du poisson, 658.
- Embranchement de la Rivière-du-Loup, 785.
- Ouverture de la navigation du canal Welland, 786.
- Indemnité des pêcheries, 799, 1187.

MACKENZIE, M.—Suite.

- Brochures sur l'immigration, 813.
 Impression des pétitions concernant les chinois, 878.
 Nouveau bref pour l'élection d'un député dans Chateauguay, 910.
 Nomination de M. Trutch à une charge publique dans la Colombie britannique, 944.
 Explorations pour le canal de Trent, 945.
 Police à cheval du Nord-Ouest, 948, 949.
 Fourniture de serre-écrous pour l'Intercolonial, 951.
 Transport du sucre sur l'Intercolonial, 952.
 Bill (No. 88) à l'effet de nommer un agent résident pour représenter le Canada dans le Royaume-Uni, 986.
 Question d'ordre, 986.
 Actes de la milice, 987, 990, 991, 994, 996, 997.
 Incident Rykert-Ross, 1018.
 Subsides, 1021, 1035 1036, 1346, 1347, 1377, 1380, 1381, 1382, 1521, 1551, 1707, 1708, 1717, 1725, 1743, 1749, 1757, 1758, 1824, 1842, 1843, 1845, 1846, 1878, 1890, 1925, 1926, 1928, 1929, 1936, 1942, 1943, 1944, 1950, 1991, 1993, 2022.
 Terres publiques du Canada, 1065, 1103.
 Privilège de pêche sur la rivière des Outaouais, 1178, 1179, 1183, 1184.
 Election de Carleton, 1185.
 Préséance des affaires du gouvernement, 1277.
 Chemin de fer de Credit Valley, 1293, 1295, 1297.
 Législation—Demande de documents, 1413.
 Expropriation de la propriété de James Taylor à Manitoba—Demande de documents, 1413.
 Dixième bataillon royal, Toronto, 1665.
 Terres des sauvages dans la Colombie britannique, 1670.
 Nomination d'un comité concernant l'immigration chinoise, 1675.
 Incendie de Hull, 1704.
 Compagnie canadienne de télégraphe, 1720, 1721.
 Acte concernant le pilotage, 1809.
 Révocation de l'ex-lieutenant-gouverneur de Québec, motion de non-confiance, 1810.
 Résignation du poste de chef de l'opposition, 1854.
 Agent canadien à Londres, 1907.
 Amendement au bill concernant la Cie de télégraphe de Montréal, 1937.
 Incident Cameron, 1946.
 Privilèges; le député de Richelieu, 1959, 1960.
 Bassin de radoub d'Esquimalt, 1966, 1967, 1968, 1970, 1972, 1973.
 Rapport officiel des débats, 2001.

MACMILLAN, M.

- Chemin de fer du Nord, 762.
 Inspection du pétrole, 1637.
 Réclamations de Maria Wood—Demande de documents, 1694.
 Incident Cameron, 1946.

MASSON, M.

- Admission de nouveaux députés, 110.
 Brochures concernant l'immigration, 498.
 Bill (No. 70) amendant les lois de milice,

MASSON, M.—Suite.

- 580, 987, 989, 991, 994, 997, 1696, 1697, 1698, 1699.
 Subsides, 1374, 1376, 1377, 1378, 1379, 1381, 1937.
 Le 10^e bataillon royal, Toronto, 1663, 1665, 1666.

MASSUE, M.

- Privilèges; le député de Richelieu, 2027.

MCCALLUM, M.

- Bill (No. 33) à l'effet d'amender et refondre l'acte constituant "la Grange Fédérale des Protecteurs de l'industrie agricole du Canada," 231.
 Inspecteurs des poids et mesures, 324.
 Amendements à l'acte de juridiction maritime 1877, 606.
 Tarif, 659, 1343.
 Dixième bataillon royal, Toronto, 1665.
 Billets fédéraux, 1785.
 Subsides, 1833, 1847, 1994.
 Capitaines et seconds sur les eaux navigables de l'intérieur, 1961.

MCCARTHY, M.

- Limites d'Ontario, 96.
 Bill (No. 20) concernant la cour des commissaires des chemins de fer, 151.
 Privilèges; affaire John A. Macdonell, 183, 184, 185, 189.
 Bill (No. 35) concernant la compagnie du pont de la grande île de Niagara, 232.
 Bill (No. 38) amendant la procédure dans les causes criminelles, 232, 475, 596, 598.
 Bill (No. 37) amendant de nouveau l'acte de la cour suprême et de l'échiquier, 232, 895.
 Cour suprême et de l'échiquier, 236.
 Bill (No. 40) constituant la compagnie d'imprimerie du *Mail*, 265.
 Bill (No. 41) amendant l'acte concernant les défendeurs témoins dans les causes d'assaut simple, 265, 598, 599.
 Bill (No. 54) constituant la compagnie canadienne de télégraphe, 410.
 Bill (No. 55) amendant l'acte 40 Vic., chap. 72, 410.
 Bill (No. 72) à l'effet d'étendre au Canada les attributions de la compagnie du câble direct des États-Unis, 592.
 Amendement à l'acte concernant la compagnie de chemin de fer du Nord, 607.

MCCUAIG, M.

- Canal Murray—Demande de documents, 58.
 Abrogation des actes de faillite, 107, 221.
 Bureau de poste de Stratford, 365.
 Mariage entre beaux-frères et belles-sœurs, 436.
 Secours aux victimes de la famine en Irlande, 745.
 Explorations pour le canal de Trent, 945.
 Subsides, 1832.
 Acte de tempérance du Canada, 2018.

MCDONALD, M. (Pictou).

- Limites d'Ontario, 67, 82, 89.
 Nouveaux juges dans la Colombie britannique, 113, 120.
 do do résolutions, 124.
 Abrogation des actes de faillite, 217, 231, 347.
 Cour suprême et de l'échiquier, 235, 896.

MACDONALD, M. (Pictou).—*Suite.*

Bill (No. 4) concernant les juges de la cour suprême dans la Colombie britannique, 266, 272, 449, 940.

Cour de l'échiquier, 334, 341, 342.

Lois de procédure criminelle, 355.

Bill (*M. Blake*) à l'effet de prévenir le crime, 414, 417, 423.

Bill (*M. McCarthy*) amendant la loi criminelle, 476, 477.

Le juge de comté de Leeds et Grenville, 482.

Bill (No. 77) pourvoyant à l'emprisonnement des personnes convaincues de délits, dans les territoires du Nord-Ouest ou dans le district de Kiwatin, 655.

Bill (No. 83) à l'effet d'amender de nouveau l'acte concernant la cruauté envers les animaux, 878, 1700.

Compagnies d'assurance insolvables, 898, 899. Actes de la milice, 992.

Subsides, 1019, 1020, 1021, 1022, 1023, 1025, 1026, 1027, 1028, 1029, 1030, 1031, 1032, 1877.

Bill (No. 91) concernant le pénitencier de Dorchester, 1026.

Bill (No. 92) pour continuer l'"Acte pour mieux prévenir les crimes, 1878," 1026.

Indemnité des pêcheries, 1224, 1231.

Bill (No. 98) concernant la maison de refuge d'Ontario pour les garçons, 1244, 1701, 1703.

Bill (No. 99) concernant la maison de réforme pour les jeunes délinquants dans l'île du Prince-Edouard, 1244.

Bill (No. 100) concernant le refuge industriel pour les filles, à Ontario, 1244.

Bill (No. 103) à l'effet d'amender l'acte concernant les offenses contre la personne, 1500.

Bill (No. 105) à l'effet de venir en aide aux sociétés permanentes de construction, 1660.

Bill (No. 113) autorisant certaines enquêtes sous serment, 1763, 1978, 1980, 1981.

Bill (No. 118) concernant le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, 1893, 2044, 2045.

Bill (No. 119) concernant l'administration de la justice criminelle dans le territoire en litige entre les gouvernements de la province d'Ontario et de la confédération du Canada, 1893, 1982.

Bill (No. 120) à l'effet d'amender la loi concernant la preuve en matière criminelle, etc., 1893, 1983.

Port de Pictou, 1895.

Obstructions dans les eaux navigables, 1897, 1938.

Acte concernant le pilotage, 1921, 1924.

Juge de la cour de comté de Lambton, 2028.

Acte concernant le commerce de banque, 2032, 2033.

Contrat des impressions du gouvernement, 2033.

MCDUGALL, M.

Limites d'Ontario, 85.

Privilèges; affaire John A. Macdonell, 184.

Privilèges; affaire du député de Lennox, 408.

Bill (No. 68) constituant la Cie de chemin de fer et de transport de la vallée de la Nelson, 565.

MCDUGALL, M.—*Suite.*

Chemin de fer de Credit Valley, 585, 1293, 1296.

Mort subite de l'honorable M. Holton, 654.

Police à cheval du Nord-Ouest, 947.

Terres publiques du Canada, 1108.

Privilège de pêche sur la rivière des Outaouais, 1183.

Subsides, 1631.

Chemin de fer du Pacifique, 1631.

Amendements à l'acte de milice, 1698.

Compagnie canadienne de télégraphe, 1719, 1724.

MCGREVVY, M.

Bill (No. 51) amendant l'acte 33 Vic., chap. 108, 374.

MCINNES, M.

Phares flottants sur les bancs de sable de la rivière Fraser, dans la Colombie britannique, 154.

Bureau de poste de Stratford, 356.

Accusations contre B. W. Pearse—Interpel., 788.

Subsides, 1034, 1035, 1516.

Chemin de fer du Pacifique, 1516.

MCISAAC, M.

Admission du bétail canadien en franchise à Terre-neuve—Interpel., 566.

Île du Prince-Edouard, 570.

Indemnité des pêcheries, 1203.

MCKAY, M.

Employés de l'Intercolonial à Moncton, etc., 138.

Chemin de fer l'Intercolonial, 144.

Subsides, 1716, 1760.

MCLENNAN, M.

Abrogation des actes de faillite, 109.

Privilèges; affaire John A. Macdonell, 181.

Contrats du chemin de fer du Pacifique, 376, 473.

Amendements à l'"Acte de juridiction maritime, 1877," 606.

Transport du sucre sur l'Intercolonial, 953.

Subsides, 1042, 1641, 1707, 2023.

Terres publiques du Canada, 1105.

Chemin de fer du Pacifique, 1641.

Commerce de banque, 1800.

Acte concernant le commerce de banque, 2026.

MCQUADE, M.

Subsides, 1365.

MERNER, M.

Taux de fret uniformes sur le Grand-Tronc—Interpel., 197.

Subsides, 1363.

MÉTHOT, M.

Bill (No. 15) fixant le taux de l'intérêt et prohibant l'usure dans la province de Québec, 113.

Bureau de poste de Stratford, 366.

Subsides, 1936.

MILLS, M.

Adresse en réponse au discours du Trône, 37, 40, 41.

Importation des bestiaux au Manitoba et dans le Nord-Ouest, 54.

MILLS, M.—Suite.

Bill (No. 9) concernant la ligne de démarcation entre la province d'Ontario et les territoires du Canada, 59.
 Limites d'Ontario, 64, 65.
 Nouveaux juges dans la Colombie britannique, 118.
 Etats financiers, 135.
 Terres publiques dans le Manitoba et le Nord-Ouest—Demande de documents, 178.
 Paiement de l'annuité des sauvages—Demande de documents, 178.
 Secours à l'Irlande, 179.
 Privilèges; affaire John A. Macdonell, 184, 185.
 Acte électoral, 229.
 Cour suprême et de l'échiquier, 259.
 Abrogation des actes de faillite, 283.
 Mariage entre beaux-frères et belles-sœurs, 292, 587, 588, 590.
 Traités Nos. 4 et 6 avec les sauvages; paiement des annuités, 303.
 Inspecteurs des poids et mesures, 309, 326, 327.
 Instructeurs pour les sauvages—Demande de documents, 344.
 Privilèges; affaire du député de Lennox, 408.
 Amendements à la loi criminelle, 474, 477, 593, 596.
 Dépenses du Sénat—Demande de documents, 490.
 Transport de la malle entre Victoria et San Francisco, 492.
 Embranchement de la Rivière-du-Loup, 784.
 Tarif, 932, 933, 1309.
 Police à cheval du Nord-Ouest, 948, 949.
 Taux de l'intérêt, 966.
 Actes de la milice, 987, 991, 992.
 Subsidés, 1024, 1727, 1728, 1734, 1735, 1736, 1877, 1931, 1933, 1936, 1937, 1943, 1944, 1983, 1984, 1985, 1987.
 Terres des sauvages dans la Colombie britannique, 1668, 1671.
 Maison de réforme d'Ontario, 1703.
 Billets fédéraux, 1787.
 Dépenses du service civil, 1871.
 Droits de douane et d'accise, 1894.
 Obstructions dans les eaux navigables, 1896.
 Incident Cameron, 1946.
 Enquêtes sous serment, 1979.
 Acte concernant les terres fédérales, 2029.
 Lois concernant les sauvages, 2035, 2038.
 Contrat des impressions du gouvernement, 2035.
 Terres du chemin de fer du Pacifique, 2047, 2048.

MONGENAI, M.

Canal des Cédres—Interpel., 479.

MONTPLAISIR, M.

Amélioration de la rivière Saint-Maurice—Interpel., 1167.

MOUSSEAU, M.

Cour suprême et de l'échiquier, 245.
 Loi de procédure criminelle, 357.
 Bureau de poste de Stratford, 367.
 Bill (*M. Blake*) à l'effet de prévenir le crime, 420.
 Vétérans de 1812—Demande de documents, 503.

MOUSSEAU, M.—Suite.

Mort subite de l'honorable M. Holton, 652.
 Privilèges; le député de Richelieu, 1959, 1960.
 Subsidés, 1990.

MUTTART, M.

Service civil—Demande de documents, 232.
 Indemnité des pêcheries, 798, 1215.
 Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, 884.—Interpel., 1662.
 Le vapeur *Northern Light*, 889.

O'CONNOR, M.

Cour de l'échiquier, 339.
 Bureau de poste de Stratford, 368.
 Transport de la malle entre Victoria et San Francisco, 492.
 Service de la malle à l'île Pelée, 495.
 Subsidés, 1879, 1953, 1954, 1955, 1989.
 Incident Cameron, 1945, 1946, 1956.
 Bureaux de poste dans les villages, 2027.

OGDEN, M.

Remises de droits sur le ferblanc, 325, 306.
 Le vapeur *Northern Light*, 892.
 Indemnité des pêcheries, 1210.
 Tarif, 1275.
 Explorations au havre Saint-François, N.E.—Demande de documents, 1412.
 Explorations au havre Neuf, N.E.—Demande de documents, 1412.
 Explorations à la rivière Sainte-Marie, N.E.—Demande de documents, 1412.
 Explorations au havre des Sauvages, N.E.—Demande de documents, 1412.
 Explorations à l'anse Brennan, N.E.—Demande de documents, 1412.

OLIVER, M.

Projet de chemin de fer de Credit Valley—Demande de documents, 149.
 Remise des contributions des inspecteurs des poids et mesures au fonds de retraite—Interpel., 154.
 Fermiers qui ont visité le Canada à la demande de S.E.—Demande de documents, 177.
 Nominations, déplacements ou mise à la retraite d'employés du gouvernement—Demande de documents, 177.
 Contributions des inspecteurs des poids et mesures au fonds de retraite—Demande de documents, 344.
 Service de la malle à l'île Pelée 494.
 Transport de la malle entre Evelyn et London, 499.
 Chemin de fer de Credit Valley, 584, 1297.
 Tarif, 667, 936.
 Terres fédérales dans le Nord-Ouest, 887.
 Prêt d'argent sur immeuble, 1680.

ORATEUR, M. l'.

Fait connaître à la Chambre le résultat des pétitions d'élection, 1.
 Déclare le député de Saint-Hyacinthe dûment élu, 1.
 Informe la Chambre des vacances survenues dans la députation, 1.
 Fait connaître les noms des nouveaux députés, 2.
 Discours du Trône, 2.
 Appel MacKay vs. Glen, élection contestée, 4.

ORATEUR, M. P.—*Suite.*

Etat des recettes et déboursés de la Chambre, et rapport de l'auditeur, 4.
Rapport du bibliothécaire du parlement, 4.
Déclare le député de Richelieu d'âge éligible, 44.
Assignment de John A. Macdonell, 44.
Question de procédure, 56, 1181.
Limites d'Ontario, 65.
Avis de présentation de bills, 79.
Sa décision à l'égard de la formation des comités, 101.
Annonce que M. Angers a été élu pour représenter Montmorency, 110.
Nouveau règlement pour la présentation des bills publics, 111.
Déclare le député de Port-Neuf d'âge éligible, 195.
Règlement concernant la réception des bills privés, 231, 608.
Question d'ordre, 327, 933, 2023, 2031, 2035, 2068.
Pétition de D. M. Hagarty, M.D., au sujet du secours à l'Irlande, 746.
Présentation du bill (No. 81) confirmant l'achat de l'embranchement de la Rivière-du-Loup, 785.
Démission de M. Piché et nomination des employés, 1036, 1037, 1038, 1039, 1040.
Rappelle la Chambre à l'ordre, 1868.
Informe la Chambre que M. Ed. Holton a été élu pour représenter Chateauguay, 1930.
Incident Cameron, 1945, 1947.
Privilèges; le député de Richelieu, 1959, 1960.
Discours de—à Sa Excellence, 2072.

ORTON, M.

Bill (No. 11) à l'effet de régler le mode de grever la propriété foncière, 79, 961, 966, 1678.
Privilèges; affaire John A. Macdonell, 194.
Acte électoral, 229.
Tarif, 739.
Inspection officielle des banques, 806.
Taux de l'intérêt, 982.
Observations au sujet d'un rapport du *Mail*, 1048.
Subsides, 1730.
Contrat des impressions du gouvernement, 2066, 2067.

OUMET, M.

Bill (No. 59) à l'effet d'abroger l'acte déclarant inhabiles à siéger et à voter dans la Chambre des Communes du Canada, les membres des Conseils législatifs et des Assemblées législatives des provinces qui sont maintenant comprises, ou qui pourront, par la suite, être comprises dans la confédération du Canada, 448.
L'ex-lieutenant-gouverneur de Québec, 1817.
Subsides, 1994, 1999.

PATERSON, M. (Brant-Sud.)

Adresse en réponse au discours du Trône, 43.
Détournements de fonds à la banque de Toronto—Demande de documents, 174.
Débarquement des immigrants, 209.
Revenu de l'intérieur—Demande de documents, 344.
Tarif, 725, 933, 1340.
Brochures sur l'immigration, 822.

PATERSON, M. (Brant-Sud.)—*Suite.*

Subsides, 1849, 1953, 1986.
Lois concernant les sauvages, 2035, 2037, 2043, 2044.
PATTERSON, M. (Essex).
Bill (No. 86) abrogeant l'acte 42 Vic., chap. 40, intitulé: "Acte amendant l'acte de juridiction maritime de 1877," 986.
Actes du revenu de l'intérieur, 1006.
Importation du bétail américain—Interpel., 1050.
Privilège de pêche sur la rivière des Outaouais, 1176, 1178, 1181, 1183.
Contrat des impressions du parlement, 2034, 2062, 2067.

PERREault, M.

Codification des lois criminelles—Interpel., 302.
Tabac saisi dans le comté de Charlevoix—Demande de documents, 503.
Explorations à la Baie-Saint-Paul—Demande de documents, 503.
Quai de la Baie-Saint-Paul—Interpel., 789.

PLATT, M.

Taux de l'intérêt, 966, 978.

PLUMB, M.

Adresse en réponse au discours du Trône, 39.
Rivière Kaminstiquia, 159, 164, 165.
Navires qui ont transporté des cargaisons au terminus du Pacifique, à Fort William, etc.—Demande de documents, 177.
Ventilation de la Chambre, 181.
Débarquement des immigrants, 210.
Cour suprême et de l'échiquier, 241.
Inspecteurs des poids et mesures, 312.
Bill (*M. Blake*) à l'effet de prévenir le crime, 418.
Chemin de fer du Pacifique, 455, 1572, 1620, 1621.
Chemin de fer de Credit Valley, 586.
Mort subite de l'honorable M. Holton, 651.
Tarif, 863, 933, 1321.
Bills privés, 877.
Le vapeur *Northern Light*, 893.
Taux de l'intérêt, 974.
Actes du revenu de l'intérieur, 1006.
Subsides, 1033, 1347, 1349, 1352, 1572, 1714, 1717, 1718.
Terres publiques du Canada, 1071.
Ecluse de Fort Frances, 1386.
Mariage entre beaux-frères et belles-sœurs, 1408.
Inspection du pétrole, 1692, 1963.
Amendements à l'acte de milice, 1697.
Commerce de banques, 1791.
Compte-rendu des débats, 1857.
Dépenses du service civil, 1875.
Acte de tempérance du Canada, 2008, 2039.
Clôture de la session, 2070.

POPE, M. (Queen, I. P.-E.)

Pêche du homard dans les provinces maritimes, 132.
Destitutions d'employés des pêcheries, 158.
Inspecteurs des poids et mesures, 325, 327.
Phares du havre de Shelburne, N.-E., 329.
Phare à Surf-Point, 371.
Le vapeur *Northern Light*, 891.
Privilège de pêche sur la rivière des Outaouais, 1181.

POPE, M. (Queen, I. P.-E.)—Suite.

- Bill (No. 106) modifiant l'acte concernant le port de Pictou, 1660, 1893.
 Bill (No. 107) modifiant la loi relative aux obstructions dans les rivières navigables, 1661, 1896, 1897, 1957, 2029, 2030.
 Subsidés, 1710, 1713, 1716, 1717, 1718, 1879, 1914, 1948.
 Bill (No. 116) amendant l'acte concernant le pilotage, 1809, 1922.
 Bill (No. 121) relatif à la navigation dans les eaux canadiennes, 1930, 2045.
 Bill (No. 123) amendant les actes relatifs à la maison de la Trinité et à la commission du havre de Montréal, 1960, 2045.
 Capitaines et seconds sur les eaux navigables à l'intérieur, 1960.
 Subsidés, 1995.

POPE, M. (Compton).

- Importations des bestiaux au Manitoba et dans le Nord-Ouest, 54.
 Débarquement des immigrants, 199.
 Brochures concernant l'immigration, etc., 496-97-98 99, 816, 817, 819.
 Subsidés, 1344, 1345, 1346, 1347, 1348, 1355, 1367, 1370, 1372, 1932, 1991, 1992.

RICHEY, M.

- Adresse en réponse au discours du Trône, 4.
 Compagnie du téléphone Bell, 622.
 Indemnité des pêcheries, 793, 986, 1187, 1188.
 Bill (No. 87) amendant l'acte 33 Vic., chap. 32, intitulé : Acte autorisant la cour de police de la cité d'Halifax à condamner les jeunes délinquants à la détention dans l'école d'industrie d'Halifax, 986.
 Bill (No. 93) à l'effet de prévenir et purifier les torts envers les enfants, 1048.

ROBERTSON, M. (Hamilton).

- Abrogation des actes de faillite, 109.
 Bill (No. 14) à l'effet d'amender la loi concernant la procédure criminelle, 112, 350.
 Dépenses encourues par les membres du gouvernement, ou autres, envoyés en Angleterre, etc.—Demande de documents, 177.
 Bill (No. 25) autorisant la compagnie du chemin de fer *Great Western* à créer des fonds de retraite, de garantie et d'assurance, 179.
 Réception des bills privés, 447.
 Bill (No. 60) constituant la compagnie du chemin de fer de la vallée de la Saskatchewan du sud, 478.
 Tarif, 757, 763.
 Terres fédérales dans le Nord-Ouest, 886.
 Juge de la cour de comté de Lambton—Interpel., 2027.
 Navigation dans les eaux canadiennes, 2045.

ROBERTSON, M. (Shelburne).

- Communication télégraphique à l'Île-au-Sable—Interpel., 80.
 Admission de la houille en franchise—Demande de documents, 131.
 Pêche du homard dans les provinces maritimes, 132.
 Chemin de fer l'Intercolonial, 145.

ROBERTSON, M. (Shelburne).—Suite.

- Résignation du syndic officiel du district de Shelburne, N.E.—Demande de documents, 149.
 Desistations d'employés des pêcheries, 158.
 Havre de refuge à l'Île-de-Pierre (Stony Island)—Demande de documents, 178.
 Havre de refuge à l'Île-du-Pierre (Stony Island)—Interpel., 301.
 Phare à la Pointe-au-Sable—Interpel., 196.
 Raffinerie de sucre à Halifax—Interpel., 302.
 Inspecteurs des poids et mesures, 319.
 Dépenses des phares du havre de Shelburne, N.E., 328.
 Phare à Surf-Point, 371.
 Erection du phare de Shelburne—Demande de documents, 374.
 Havre de l'île du Cap-Nègre—Interpel., 479.
 Sifflet d'alarme au havre de Shelburne—Interpel., 479.
 Sifflet d'alarme au phare de Shelburne—Demande de documents, 494.
 Amélioration et protection du havre de l'île du Cap-Nègre—Demande de documents, 503.
 Brise-lames de la baie Jordan—Interpel., 787.
 Indemnité des pêcheries, 795, 1215.
 Réduction des traitements des fonctionnaires publics, 906.
 Tarif, 937, 1272, 1275.
 Contrats pour le charbon des chemins de fer du gouvernement, 949.
 Exploration géologique des comtés de Queen, etc., N.E.—Demande de documents, 957.
 Pêche du homard à la Nouvelle-Écosse—Interpel., 1049.
 Bouée du havre de Lockport, N.E.—Interpel., 1049.
 Secours aux pêcheurs nécessiteux du comté de Guysborough, N.E., etc.—Interpel., 1049.

ROBINSON, M.

- Prolongation de la période fixée la réception des bills privés, 149, 231, 409, 446, 448, 504, 608.
 Plaintes contre M. Armstrong, inspecteur de cuir et de peaux vertes pour Toronto—Demande de documents, 591.
 Prêt d'argent sur immeubles, 1679.
 Contrat des impressions du gouvernement, 2066.

ROCHESTER, M.

- Abrogation des actes de faillite, 223, 224.
 Reconstruction de la digue *Dominion* au lac du Diable, 567.
 Compagnie de garantie du Canada—Demande de documents, 580.
 do do Interpel., 593.
 Demande d'un comité d'enquête au sujet de l'intervention de l'hon. R. W. Scott dans l'élection de Carleton, Ont., 1184, 1185.
 Explications au sujet de la compagnie de garantie du Canada, 1931.
 Incident Cameron, 1945, 1946.

ROGERS, M.

- Quai de Roche-Bay—Interpel., 302.

ROSS, M. (Middlesex-Ouest).

- Constitutionnalité de l'acte de tempérance, 1878—Interpel., 45.
 Impressions des départements—Demande de documents, 54.
 Recettes et dépenses en vertu de l'acte des poids et mesures, etc.—Demande de documents, 149.
 Impressions confidentielles, etc.—Demande de documents, 149.
 Acte électoral, 229.
 Inspecteurs des poids et mesures, 310.
 Sections 33 et 34 du canal Welland—Demande de documents, 344.
 Travaux à Sainte-Anne—Demande de documents, 344.
 Bill (*M. Blake*) à l'effet de prévenir le crime, 424.
 Impression d'un document parlementaire—*Observ.*, 565.
 Tarif, 635.
 Sous-inspecteurs des poids et mesures, 810.
 Brochures sur l'immigration, 817.
 Terres fédérales dans le Nord-Ouest, 838.
 Explications au sujet de M. Rykert, M.P., 1017, 1018.
 Subsidés, 1047, 1345, 1346, 1347, 1354, 1355.
 Amendements à l'acte de milice, 1696.
 Compte-rendu des débats, 1858.
 Droits de douane et d'accise, 1894.
 Inspection du pétrole, 1963.
 Acte de tempérance du Canada, 2003, 2017, 2018.
 Acte concernant le commerce de banque, 2033.
 Contrat des impressions du gouvernement, 2033, 2034.

ROSS, M. (Dundas).

- Canal de Williamsburg, 172.
 Abrogation des actes de faillite, 221.
 Mariage entre beaux-frères et belles-sœurs, 440.
 Commerce de banques, 1799.
 Subsidés, 1835, 1843.

ROYAL, M.

- Bill (No. 26) constituant la compagnie du chemin de fer d'Emerson à la montagne de la Tortue, 179, 1241, 1242.
 Bill (No. 36) autorisant la ville d'Emerson à bâtir un pont sur la rivière Rouge, 232.
 Bureau de poste de Stratford, 370.
 Édifices provinciaux du Manitoba—Interpel., 411.
 Extension des limites du Manitoba—Interpel., 411.
 Agent d'émigration à Saint-Boniface—Interpel., 411.
 Bill (*M. Blake*) à l'effet de prévenir le crime, 420.
 Prison dans le district de Kivatin—Interpel., 566.
 Terres du Manitoba—Interpel., 878, 1662.
 Certificats de terres dans le Nord-Ouest—Interpel., 943.
 Permis de couper du bois sur les terres de la couronne dans le Manitoba—Interpel., 943.
 Perceptions des droits de douane dans les territoires du Nord-Ouest—Interpel., 943.

ROYAL, M.—*Suite.*

- Circulation des trains du chemin de fer canadien du Pacifique à Manitoba—Interpel., 943.
 Subsidés, 1033, 1850, 1851, 1852, 1985, 1998.
 Juridiction des magistrats à Kivatin—Interpel., 1049.
 Colons du Manitoba—Interpel., 1049.
 Police à cheval du Nord-Ouest—Demande de documents, 1672, 1673.

RYAN, M. (Marquette.)

- Importation des bestiaux au Manitoba et dans le Nord-Ouest, 54.
 Bill (No. 45) constituant la compagnie de télégraphe *Great Western* du Canada, 301.
 Terres de la première réserve du chemin de fer du Pacifique à Manitoba—Demande de documents, 344.
 Chemin de fer du Pacifique, 467.
 Secours aux victimes de la famine en Irlande, 746.
 Conflits de réclamations pour des terres dans le Manitoba—Demande de documents, 1412.
 Concessions de terres dans la paroisse de Saint-Pierre, Man.—Demande de documents, 1412.
 Expropriation de terrains dans le Manitoba—Demande de documents, 1413.
 Approvisionnements pour la police à cheval et les sauvages—Demande de documents, 1413.

RYAN, M. (Montréal-centre.)

- Tarif, 1249.
 Subsidés, 1714, 1838, 1883.

RYKERT, M.

- Tarif, 620, 624.
 Explications personnelles, 1012.
 Subsidés, 1992.

RYMAL, M.

- Privilèges; affaire John A. Macdonell, 192.
 Inspecteurs des poids et mesures, 313.
 Privilèges; le siège de M. Sproule en Chambre, 346.
 Réception des bills privés, 447.
 Subsidés, 1992.

SCHULTZ, M.

- Concessions de terres aux mineurs dans le Manitoba—Interpel., 80.
 Dragage à l'embouchure de la rivière Rouge—Interpel., 197.
 Bill (No. 63) concernant la compagnie dite *Manitoba South Western Colonisation Railway Company*, 504.
 Construction d'un pont sur la rivière Rouge à Winnipeg—Demande de documents, 591.
 Bill (No. 74) à l'effet de constituer la compagnie de colonisation des terres du Nord-Ouest, 607.
 Colonisation des terres fédérales dans le Nord-Ouest—Demande de documents, 886, 889.
 Subsidés, 1383, 1658, 1731, 1848, 1988.
 Lignes télégraphiques entre la rivière Rouge et Battleford—Demande de documents, 1413.

SCHULTZ, M.—Suite.

Droits d'importation payés à la factorie York, etc.—Demande de documents, 1413.
Chemin de fer du Pacifique, 1659.
Réclamations de la Cie de la Baie-d'Hudson—Observ., 1977.

SCRIVER, M.

Bill (No. 39) constituant la compagnie du chemin de fer de Montréal et de la ligne provinciale, 265.
Terres du Canada, 1100.
Amendements à l'acte de milice, 1698.
Subsides, 1725, 1726.
Inspection du pétrole, 2019.

SHAW, M.

Lois de procédure criminelle, 355.
Bill (No. 52) amendant l'acte de juridiction maritime 1877, 374.
Taux de l'intérêt, 980.

SKINNER, M.

Eglise établie—Interpel., 1049.

SMITH, M. (Selkirk.)

Brochures sur l'immigration, 814, 820, 824.
Taux de l'intérêt, 984.
Terres publiques du Canada, 1106.
Subsides, 1383, 1706, 1707, 1708, 1734, 1888, 1891, 1994, 1995, 1998, 1999.
Bassin de radoub d'Esquimaht, 1976.
Acte concernant le commerce de banque, 2026.

SMITH, Sir ALBERT J.

Condamnés et détenus au pénitencier de Dorchester, N.B.—Interpel., 197.
Cour de l'échiquier, 339.
Ile du Prince-Édouard, 574.
Jonction de chemin de fer à l'île du Prince-Édouard—Interpel., 593.
Amendements à la loi criminelle, 598.
Embranchement de la Rivière-du-Loup, 784.
Vapeurs *Glendon* et *Northern Light*, 806.
Le vapeur *Northern Light*, 891.
Transport du sucre sur l'Intercolonial, 952, 953.
Actes de la milice, 992.
Subsides, 1026, 1032, 1760.
Permis de pêche pour le hareng dans les provinces maritimes—Interpel., 1049.
Tarif, 1138.
Chemin de fer de Credit Valley, 1293, 1296, 1297.
Navigation des eaux canadiennes, 1930.
Capitaines et seconds sur les eaux navigables de l'intérieur, 1961.

SNOWBALL, M.

Chemin de fer l'Intercolonial, 143, 148.
Remise de droits sur le fer blanc, 306.
Tarif du fret aux provinces maritimes—Demande de documents, 493.
Travaux confiés au bateau-remorqueur le *Sultan*—Demande de documents, 503.
Rets saisis sur la rivière Miramichi, etc.—Demande de documents, 824.
Comptes du cure-môle à vapeur le *Saint-Laurent*—Demande de documents, 824.
Comptes des commissaires des sauvages—Demande de documents, 824.

SPROULE, M.

Réduction des traitements des fonctionnaires publics, 905.
Tarif, 910.
Affaire Timothy Sullivan, 1673.
Subsides, 1760.

Abrogation des actes de faillite, 106.
Débarquement des immigrants, 205.
Privileges; le siège de M. Sproule en Chambre, 344.
Compagnie de téléphone Bell, 622.
Tarif, 676.
Mariage entre beaux-frères et belles-sœurs, 960.
Taux de l'intérêt, 967.
Prêt d'argent sur immeubles, 1679.
Dépenses du service civil, 1870.
Subsides, 1886.
Obstructions dans les eaux navigables, 1956.

STEPHENSON, M.

Havre de refuge de *Two Creeks*, Kent Ont., 127.
Maître de poste de Sainte-Catherine, etc.—Demande de documents, 177.
Havre de refuge à Rondeau—Demande de documents, 178.
Gardien du phare au havre de refuge de Rondeau—Demande de documents, 178.
Abrogation des lois de faillite, 224.
Bill (No. 31) constituant la compagnie de navigation de Saint-Clair et du lac Erié, 231.
Bureau de poste de Stratford, 368.
Navigation entre London et Chatham, Ont.—Interpel., 479.
Impression d'un document parlementaire—Observ., 565.
Bureaux du gouvernement à Chatham, Ont.—Interpel., 566.
Police à cheval du Nord-Ouest, 947, 949.
Section canadienne de l'exposition de Paris, 1878—Demande de documents, 986.
Immigration de fermiers anglais—Interpel., 1167.
Compte-rendu des débats, 1854, 1855, 2001.
Contrat des impressions du gouvernement, 2033, 2062, 2064, 2067.

STRANGE, M.

Canal d'Huron et Ontario—Interpel., 311.
Mariage entre beaux-frères et belles-sœurs, 960.
Subsides, 1373, 1377.

TASSÉ, M.

Mort subite de l'honorable M. Holton, 653.
Agents racleurs des chemins de fer américains—Interpel., 788.
Subsides, 1045.
Tarif, 1150.
Prix des rapports concernant la marine et les pêcheries—Interpel., 1384.

THOMPSON, M. (Haldimand).

Mariage entre beaux-frères et belles-sœurs, 292, 1408.
Subsides, 1376.

THOMPSON, M. (Cariboo).

Nouveaux juges dans la Colombie britannique, 119.

THOMPSON, M. (Cariboo).—Suite.
 Débarquement des immigrants, 203.
 Acte électoral, 229.
 Cour suprême à la Colombie britannique, 275.
 Brochures sur l'immigration, 817.
 Réduction des traitements des fonctionnaires publics, 908.
 Subsidés, 1779, 1729.
 Impôts sur les billets promissoires, 1898.

TILLEY, Sir SAMUEL L.

Adresse en réponse au discours du Trône, 37.
 Négociations avec la France et l'Espagne, 53.
 États financiers, 134, 135, 285.
 Importation de thé, 157.
 Faillites en 1878 et 1879, 175.
 Bill (No. 28) amendant de nouveau l'acte relatif aux cautionnements des officiers du Canada, 179.
 Banques et circulation monétaire, 279, 280.
 Subsidés; administration civile, 504.
 Budget; exposé financier, 504.
 Secours aux victimes de la famine en Irlande, 745, 746.
 Résolution concernant l'ajournement de Pâques, 784.
 Indemnité des pêcheries, 799, 1186.
 Tarif, 932, 933, 934, 936, 937, 938, 939, 1114, 1277, 1287, 1323, 1332, 1339, 1340, 1341, 1342, 1343.
 Caisse d'épargne du gouvernement dans la Colombie britannique, 959.
 Subsidés, 1032, 1712, 1718, 1824, 1877, 1924, 1925, 1937, 1953, 1954, 1956, 1957, 1990 2021.
 Bill (No. 102) amendant l'acte relatif aux droits de douane et d'accise, 1344, 1893, 1894.
 Mariage entre beaux-frères et belles-sœurs, 1409.
 Bill (No. 109) autorisant l'achèvement du bassin à flot de Québec, 1695.
 Billets fédéraux, 1763.
 Bill (No. 114) concernant les billets fédéraux, 1789.
 Commerce de banques, 1790, 1797, 1799, 2026, 2027.
 Bill (No. 115) amendant l'acte concernant le commerce de banques, 1790, 1808, 2031, 2032.
 Bassin de radoub d'Esquimalt, 1854.
 Dépenses du service civil, 1865, 1866, 1881.
 Agent canadien à Londres, 1901, 1902.
 Bill (No. 122) ratifiant les arrangements conclus avec la compagnie du chemin de fer du Canada Central, 1930.
 Chemin de fer du Canada Central, 1931.
 Revenu des douanes et de l'accise, 1959.
 Bill (No. 125) concernant le bassin de radoub d'Esquimalt 1964, 1966, 1977.
 Acte de tempérance du Canada, 2016.
 Voies et moyens 2023.
 Bill (No. 126) des su sides, 2025.
 Bill (No. 127) concernant les caisses d'épar-gnes d'Ontario et de Québec, 2070.

TROW, M.

Rivière Kaministiquia, 165.
 Canal Welland; fourniture de bois, etc., 174.
 Ingénieurs et autres sur le chemin du Pacifique—Demande de documents, 177.

TROW, M.—Suite.

Brochures concernant l'immigration, etc.—
 Demande de documents, 496-97-98-99, 811.
 Observations au sujet d'une brochure sur le Manitoba, etc., 1048.
 Terres publiques du Car-ada, 1088.
 Subsidés, 1346, 1357, 1733.
 Contrat des impressions du gouvernement, 2063, 2065 2067.
 Clôture de la session, 2071.

TUPPER, Sir CHARLES.

Adresse en réponse au discours du Trône, 42.
 Contrats pour la construction du chemin de fer du Pacifique dans la Colombie britannique, 46.
 Pont du Côteau-du-Lac, 49.
 Canal de Carillon, 51.
 Tracé du chemin de fer du Pacifique, 52, 501-2.
 Accidents sur l'Intercolonial, 58.
 Destitutions et nominations d'employés sur l'Intercolonial, 136 137.
 Employés de l'Intercolonial à Moncton, etc., 137.
 Chemin de fer l'Intercolonial, 139, 176, 950.
 Chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, 169.
 Canal Welland, 174.
 Inspecteurs des poids et mesures, 319.
 Cour de l'échiquier, 331.
 Phare à Surf-Point, 372.
 Chemin de fer du Pacifique, 381, 1414, 1514, 1589, 1623.
 Embranchement de l'Intercolonial à Lévis, 481.
 Télégraphe du chemin de fer du Pacifique, 496.
 Brochures concernant l'immigration, 497-98, 811.
 Budget, 544 2023, 2024.
 Reconstruction de la digue *Dominion*, canal Rideau, 568.
 Ile du Prince-Édouard, 574.
 Bill (No. 81) confirmant l'achat de l'embranchement de la Rivière-du-Loup, 784, 785.
 Ouverture de la navigation du canal Welland, 786.
 Indemnité des pêcheries, 800.
 Explorations pour le canal de Trent, 945.
 Contrats pour le charbon des chemins de fer du gouvernement, 950.
 Fourniture de serre-écrous pour l'Intercolonial, 950, 951.
 Chenal de la passe Shippegan, N.B., 954.
 Taux de l'intérêt, 982.
 Subsidés, 1040, 1041, 1042, 1414, 1514, 1705, 1707, 1708, 1709, 1736, 1744, 1745, 1746, 1748, 1750, 1751, 1757, 1758, 1759, 1760, 1762, 1825, 1840, 1842, 1843, 1845, 1846, 1847, 1932, 1934, 1939, 1940, 1941, 1944, 1949, 1950, 1951.
 Tarif, 1119, 1146. 1993 1997, 2000.
 Dépenses du service civil, 1873.
 Bassin de radoub d'Esquimalt, 1974.
 Enquêtes sous serment, 1978.
 Terres du chemin de fer du Pacifique, 2046.
 Résolution ratifiant un contrat du Pacifique, 2049.

VALLÉE, M.

Bill (No. 12) à l'effet d'encourager la vente des produits agricoles, etc., 79.

VALLÉE, M.—*Suite.*

- Bill (No. 16) autorisant et prescrivant la liquidation des affaires de la banque Stadacoma, 150.
 Chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, 166
 Exploration de la rivière des Français—Demande de documents, 177.
 Jonction de l'Intercolonial à Québec—Demande de documents, 197.
 Inspecteurs des poids et mesures, 311.
 Bureau de poste de Stratford, 365.
 Pont du Côteau—Interpel., 942.
 Subsidés, 1345, 1361.
 Compte-rendu des débats, 1855.

VANASSE, M.

- Déstitution d'Omer Allard—Demande de documents, 503.
 Bill (No. 75) réglant le flottage du bois de corde sur la rivière Saint-François-du-Lac, 607.
 Terres du gouvernement à Sorel—Interpel., 789.
 Navigation sur la rivière Yamaska, 807.
 Commission des havres—Interpel., 1355.

WALLACE, M. (York-Ouest).

- Tarif, 720.
 Indemnité à Madame Garrett—Interpel., 1662.
 Batterie d'artillerie de campagne de Toronto, 1674.
 Billets fédéraux, 1768.
 Commerce de banques, 1802.

WALLACE, M. (Norfolk-Sud).

- Abrogation des actes de faillite, 224.
 Bill (No. 89) à l'effet de pourvoir à la juste distribution des biens des débiteurs insolubles, 1012.

WELDON, M.

- Abrogation des actes de faillite, 107.
 Remboursement promis des droits sur les matériaux servant à la construction des navires, etc.—Demande de documents, 149.
 Brise-lames de Negro-Point à Saint-Jean—Demande de documents, 149.
 Farines importées, etc.—Demande de documents, 149.
 Charbon et coke importés, etc.—Demande de documents, 149.
 Thés importés des Etats-Unis, etc.—Demande de documents, 149.
 Vieux rails, etc., vendus par le gouvernement—Demande de documents, 149.
 Abrogation des actes de faillite, 218, 220.
 Cour suprême et de l'échiquier, 255.
 Mariage entre beaux-frères et belles-sœurs, 587, 590, 1408.
 Tarif, 746.
 Indemnité des pêcheries, 1229.
 Prêt d'argent sur immeubles, 1678.
 Acte concernant le pilotage, 1921.

WHITE, M. (Hastings-Est.)

- Taux de l'intérêt, 974, 976.
 Prêt d'argent sur immeubles, 1678.
 Subsidés, 1847.
 Dépenses du service civil, 1867.

WHITE, M. (Hastings-Est.)—*Suite.*

- Rapport officiel des débats 2001.
 Lois concernant les sauvages, 2036.
 Contrat des impressions du gouvernement, 2063 2065, 2069.

WHITE, M. (Renfrew-Nord.)

- Bill (No. 8) amendant l'acte concernant les compagnies à fonds social qui établissent des constructions pour faciliter le flottage du bois sur les rivières et les cours d'eau, 59.
 Abrogation des actes de faillite, 103, 224.
 Résolution concernant le taux des péages pour le flottage des bois de service, 308.
 Bill (No. 48) concernant le flottage des bois sur les cours d'eau, 359.
 Bill (No. 71) constituant la Cie du chemin de fer de jonction du Pacifique, de Pontiac, 592.
 Compagnies d'assurance insolubles, 898.
 Réduction des traitements des officiers publics, 902.
 Privilège de pêche sur la rivière des Outaouais, 1182.
 Tarif, 1343.
 Subsidés, 1358, 1844, 1934.

WHITE, M. (Cardwell).

- Importation de thé, 157.
 Traités faits avec les tribus sauvages des forts Carleton et Pitt—Demande de documents, 177.
 Réserve promise à la tribu du chef sauvage "Plume Jaune"—Demande de documents, 177.
 Commission des limites d'Ontario—Demande de documents, 178.
 Importations de sucre—Demande de documents, 178.
 Débarquement des immigrants, 207.
 Abrogation des actes de faillite, 224, 281, 283.
 Bill (No. 49) constituant la Cie du pont de la rivière Rouge et de l'Assiniboine, 374.
 Bill (*M. Blake*) à l'effet de prévenir le crime, 422.
 Chemin de fer de Credit Valley, 583.
 Brochures sur l'immigration, 814.
 Tarif, 825, 851.
 Taux de l'intérêt, 934.
 Actes de la milice, 996, 997.
 Terres publiques du Canada, 1097.
 Subsidés, 1354, 1359, 1598.
 Chemin de fer du Pacifique, 1598.
 Compte-rendu des débats, 1857.
 Acte de tempérance du Canada, 2015.

WILLIAMS, M.

- Bill (No. 50) à l'effet d'amender l'acte constituant la Cie de chemin de fer d'Ontario et de la Jonction du Pacifique, 374.
 Amendements à la loi du mariage, 590.
 Nomination d'un maître de poste à Mount-pleasant—Demande de documents, 1241.
 Subsidés, 1375.

WRIGHT, M.

- Secours aux pauvres d'Irlande, 126.
 Bureau de poste de Stratford, 364.
 Mariage entre beaux-frères et belles-sœurs, 435.

WRIGHT, M.—*Suite.*

Compagnie du téléphone Bell, 623.
 Mort subite de l'honorable M. Holton, 649.
 Réduction des traitements des fonctionnaires
 publics, 908.
 Subsides, 1040, 1365, 1376, 1838.
 Privilège de pêche sur la rivière des Outaouais,
 1171, 1183.
 Incendie de Hull, 1705.
 Inspection du pétrole, 2019.
 Clôture de la session, 2071.

YEO, M.

Embranchement de chemin de fer jusqu'à
 Campbellton, I.P.E., 303.
 Inspecteurs des poids et mesures, 318, 326,
 327.
 Ile du Prince-Edouard, 573.
 Privilèges : place de sous-percepteur du port
 d'Alberton, I.P.E., 785.
 Indemnité des pêcheries, 796.

TABLE

GÉNÉRALE DES MATIÈRES

SESSION 1880.

Abbott, Hon. J. J. C.

Présentation de—en Chambre, 45.

ACTE DE JURIDICTION MARITIME, 1877

Bill (No. 86) abrogeant l'acte 42 Vic., chap. 40, intitulé : Acte amendant l' (*M. Patter-son, Essex*), 1ère lecture, 936.

Bill (No. 52) à l'effet d'amender l' (*M. Shaw*), 1ère lecture, 374 ; 2e prop., 606 ; débat ajourné, 607.

Acte de juridiction maritime, 1877.

Amendements à l', 606.

Acte de tempérance, 1878.

Constitutionnalité de l',—Interpel., *M. Ross (Middlesex-Ouest)* ; *M. McDonald (Pictou)*, 45.

Amendements à l', 2002.

ACTE DE TEMPÉRANCE DU CANADA, 1878.

Bill (No. 112) expliquant et amendant de nouveau l' (*M. Bowell*), 1ère lecture, 1724 ; 2e, 2000 ; 3e, 2002.

ACTE ÉLECTORAL.

Bill (No. 6) à l'effet d'amender l' (*M. Bolduc*), 1ère lecture, 56 ; 2e lecture rejetée, 226.

ACTE À L'EFFET DE PERMETTRE AUX PERSONNES ACCUSÉES D'ASSAUT SIMPLE D'ÊTRE ENTENDUES COMME TÉMOINS.

Bill (No. 62) amendant le chapitre 18 des statuts du Canada, adopté en la 41e année du règne de Sa Majesté, intitulé : (*M. Ives*), 1ère lecture, 478.

ACTE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NORD, 1877.

Bill (No. 76) concernant la clause 12 de l' (*M. McCarthy*), 1ère lecture, 624 ; 2e, 762 ; retiré, 1893.

ACTE DE L'INSPECTION GÉNÉRALE DE 1874.

Bill (No. 84) afin d'amender l' (*M. Baby*), 1ère lecture, 941.

ACTE AUTORISANT LA COUR DE POLICE DE LA CITE D'HALIFAX À CONDAMNER LES JEUNES DÉLINQUANTS À LA DÉTENTION DANS L'ÉCOLE D'INDUSTRIE D'HALIFAX.

Bill (No. 87) amendant l'acte 33 Vic., chap. 32, intitulé : (*M. Richey*), 1ère lecture, 986.

ACTE POUR MIEUX PRÉVENIR LES CRIMES. 1878.

Bill (No. 92) intitulé : Acte à l'effet de continuer de nouveau pour un certain temps l' (*M. McDonald, Pictou*), 1ère lecture, 1026 ; 2e, 1704 ; examiné en comité, 1704 ; 3e, 1704.

ACTE DES TERRES FÉDÉRALES.

Bill (No. 96) à l'effet d'abroger l'acte qui étend à la Colombie britannique l' (*Sir John A. Macdonald*), 1ère lecture, 1167 ; 2e, 1896 ; 3e, 1958.

ADRESSE :

En réponse au discours du Trône, 4, 9, 15, 23, 27, 29, 32, 37, 38, 39, 40, 41, 42.

A S. E. en réponse au discours du Trône, 36.
A S. E. pour la remercier de son message concernant le secours aux pauvres d'Irlande, 126.

A S. E. approuvant sa recommandation au sujet de la détresse qui règne en Irlande, 180.

A S. E. le gouverneur-général, le félicitant de ce que S. A. R. et S. E. ont échappé au danger auquel elles ont été exposées lors de l'accident qui leur est arrivé, 348.

Adresses demandant

Copie de la correspondance, etc., au sujet de l'admission du bétail des États-Unis au Canada, etc. (*M. Caron*), 55.

Copie de toutes soumissions pour les travaux du Pacifique depuis janvier 1879, etc. (*M. Mackenzie*), 55.

États détaillés concernant la cour suprême et de l'échiquier, etc. (*M. Keeler*), 55.

Copie de toutes les soumissions reçues en 1878, etc., pour les travaux du canal de Carillon, etc. (*M. Mackenzie*), 55.

Copie de tous les rapports, etc., concernant la destitution de A. Cauchon, etc. (*M. Holton*), 149.

Copie de la correspondance concernant le projet de chemin de fer de Credit Valley à Toronto, etc. (*M. Oliver*), 149.

Copie de tous les arrêtés du conseil, etc., relativement au remboursement promis des droits sur les matériaux servant à la construction des navires, etc. (*M. Weldon*), 149.

Copie de tous les règlements, etc., affectant l'importation en entrepôt du grain d'aucune sorte, etc. (*M. Mackenzie*), 149.

Etat des sommes payées pour défrayer les dépenses des fermiers tenanciers qui ont visité le Canada à la demande de S. E. (*M. Oliver*), 177.

Copie de la commission nommant le chef actuel de la police riveraine à Montréal, etc. (*M. Desjardins*), 177.

Copie de la correspondance au sujet du rocher dangereux qui se trouve dans la rue Champlain, à Québec (*M. Laurier*), 177.

Copie de tous les arrêtés du conseil approuvant les traités faits avec les tribus sauvages aux forts Carleton et Pitt, etc. (*M. White, Cardwell*), 177.

Copie de toutes les dépêches des lieuts.-gouverneurs, etc., du Manitoba, concernant la réserve promise à la tribu du chef indien "Plume Jaune." (*M. White, Cardwell*), 177.

Copie des instructions données aux maîtres de poste. (*M. Fleming*), 178.

Copie des arrêtés du conseil nommant des instructeurs pour les sauvages des territoires canadiens. (*M. Mills*), 344.

Copie des règlements de la compagnie du chemin de fer du Nord du Canada, etc. (*M. Haggart*), 344.

Rapport contenant les soumissions reçues pour les sections 33 et 34 du canal Welland, etc. (*M. Ross, Middlesex-Ouest*), 344.

Rapport contenant les soumissions reçues pour les travaux récemment entrepris à Sainte-Anne, sur la rivière Ottawa, etc. (*M. Ross, Middlesex-Ouest*), 344.

Rapport indiquant les noms des personnes qui occupent sans titre, à Manitoba, des terres de première réserve du chemin de fer canadien du Pacifique. (*M. Ryan, Marquette*), 344.

Copie des arrêtés du conseil touchant le revenu de l'intérieur qui n'ont pas été imprimés. (*M. Paterson, Brant-Sud.*), 344.

Copie de tous les documents relatifs à la destitution d'Omer Allard. (*M. Vanasse*), 503.

Copie de toutes requêtes et correspondance demandant au gouvernement d'ouvrir un crédit pour l'amélioration, etc., du havre de l'île du Cap-Nègre. (*M. Robertson, Shelburne*), 503.

Copie du rapport de l'ingénieur qui a fait les explorations à Carleton, etc., en vue d'y ériger des quais. (*M. Beauchesne*), 503.

Copie des documents se rattachant à des améliorations à l'embouchure de Belle-Creek. (*M. Brecken*), 503.

Copie du rapport de l'ingénieur qui a fait des explorations à la Baie-St.-Paul, en vue d'y ériger un quai. (*M. Perreault*), 503.

Copie de la correspondance au sujet de réclamations de la Cie de la Baie-d'Hudson. (*M. Drew*), 503.

Correspondance entre le gouvernement et la Cie de la Baie-d'Hudson touchant les terres de la Baie-d'Hudson, etc. (*M. Drew*), 824.

Etat de l'argent déposé au gouvernement par la société d'assurance mutuelle sur la vie, de la ville d'Albany, etc. (*M. Casey*), 824.

Copie du rapport relatif au projet d'écluse, etc., pour le canal entre les lacs Huron et Ontario. (*M. Boulbee*), 1413.

Copie de tous documents non encore produits touchant la législation d'aucune des provinces, etc. (*M. Mackenzie*), 1413.

Administration civile.

Subsides pour l', 504.

Administration de la justice.

Subsides pour l', 1012.

ADMINISTRATION DE LA JUSTICE CRIMINELLE DANS LE TERRITOIRE EN LITIGE ENTRE LES GOUVERNEMENTS D'ONTARIO ET DE LA CONFÉDÉRATION DU CANADA.

Bill (No. 119) concernant l' (*M. McDonald, Pictou*), 1ère lecture, 1893 ; 2. 1982 ; examiné en comité, 1983 ; 3e, 1983.

Affaires du gouvernement.

Résolution au sujet de la préséance des, 655.

AGENTS DE CHANGE.

Bill (No. 42) imposant certains règlements aux (*M. Girouard, Jacques-Cartier*), 1ère lecture, 265 ; 2e, 600.

Agent d'immigration à Saint-Boniface.

Nomination d'un—Interpel., *M. Royal* ; *M. Pope*, 411.

Agents racoleurs des chemins de fer américains.

Interpel.—*M. Tassé* ; *M. Langevin*, 788.

AGENT CANADIEN À LONDRES.

Bill (No. 88) à l'effet de nommer un (*Sir John A. Macdonald*), 1ère lecture, 996 ; 2e et 3e, 1899.

Agent canadien à Londres.

Traitement de l', 1921.

Allard, Omer.

Demande de documents au sujet de la destitution d' (*M. Vanasse*), 503.

Alberton, I. P. E.

Place de sous-percepteur du port d', 785.

Angers, M.

Présentation de—en Chambre, 110.

Angleterre.

Demande de documents au sujet des dépenses encourues par toutes personnes envoyées en (*M. Cameron, Huron-Sud*), 55.

Message de Son Excellence au sujet de la nomination de Sir A. T. Galt comme chargé d'affaires du Canada en, 939.

Annonces du gouvernement.

Demande de documents au sujet des (*M. Fleming*), 178.

ANIMAUX.

Bill (No. 83) à l'effet d'amender de nouveau l'acte concernant la cruauté envers les (*M. McDonald, Pictou*), 1ère lecture, 878 ; 2e, 1700 ; examiné en comité, 1977 ; 3e, 1977.

Anse Brennan, N.-E.

Demande de documents au sujet des explorations faites à l' (*M. Ogden*), 1412.

Argenteuil.

Nouveau bref d'élection pour la circonscription électorale d', 1.

L'honorable J. J. C. Abbott déclaré élu pour, 45.

Armstrong, M.

Demande de documents au sujet des plaintes faites contre—inspecteur de cuir et de peaux vertes pour Toronto (*M. Robinson*), 591.

Assurance.

Demande de documents au sujet des compagnies d' (*M. Colby*), 178.

ASSURANCE STADACONA CONTRE LE FEU ET SUR LA VIE.

Bill (No. 21) autorisant la compagnie d'—à renoncer à sa charte et établir un mode de liquider ses affaires (*M. Casgrain*), 1ère lecture, 179; 2e, 217; 3e, 1048.

ASSOCIATION DES COMMIS-VOYAGEURS DU CANADA.

Bill (No. 24) constituant légalement l' (*M. Gault*), 1ère lecture, 179; 2e, 217; 3e, 478.

ASSURANCE MUTUELLE CASTOR ET DE TORONTO CONTRE LE FEU.

Bill (No. 55) amendant l'acte 40 Vic., chap. 72, intitulé: "Acte concernant la compagnie d'—dite "*Beaver and Toronto Mutual Fire Insurance Company*," (*M. McCarthy*), 1ère lecture, 410; 2e, 467; retiré, 1930.

Assurance du gouvernement sur la vie.

Interpel. — *M. DeCosmos*; *Sir John A. Macdonald*, 479.

Ascension.

Ajournement pour l', 2062.

ATELIERS ET FABRIQUES DU CANADA.

Bill (No. 10) à l'effet de régler l'emploi des enfants, jeunes personnes et femmes dans les (*M. Bergin*), 1ère lecture, 79.

Auditeur.

Rapport de l', 4.
do déferé au comité spécial permanent des comptes publics, 149.

Baie Géorgienne.

Demande de documents par rapport à l'embranchement de la (*M. Cockburn, Muskoka*), 46.

Baie de Scott.

Travaux du havre de la — Interpel., *M. Borden*; *M. Langevin*, 197.

Baie Fortune, I. P.-E.

Brise-lames à la—Interpel., *M. Muttart*; *M. Langevin*, 232.

Baie-Saint-Paul, comté de Charlevoix.

Demande de documents au sujet des explorations faites à la—en vue d'y ériger un quai (*M. Perreault*), 503.

Quai de la—Interpel., *M. Perreault*; *M. Langevin*, 789.

Baie Jordan.

Brise-lames de la—Interpel., *M. Robertson* (*Shelburne*); *M. Langevin*, 787.

BANQUE STADACONA.

Bill (No. 16) autorisant et prescrivant la liquidation des affaires de la (*M. Vallée*), 1ère lecture, 152; 2e, 217; 3e, 1394.

Banque de Toronto.

Demande de documents au sujet de détournements de fonds à la (*M. Paterson, Brant-Sud*), 174.

BANQUE DES CULTIVATEURS ET DES PROPRIÉTAIRES FONCIERS DU CANADA.

Bill (No. 34) constituant la (*M. Cameron, Victoria-Nord*), 1ère lecture, 232; 2e, 232.

Banques et circulation monétaire.

Interpel., *M. Mackenzie*; *Sir Samuel L. Tilley*, 279.

BANQUES ET AUTRES COMPAGNIES LEGALEMENT CONSTITUÉES QUI SONT INSOLVABLES.

Bill (No. 61) à l'effet de régler la liquidation des (*M. Ives*), 1ère lecture, 478; 2e, 1244.

BANQUE CONSOLIDÉE DU CANADA.

Bill (No. 64) autorisant et réglant la liquidation des affaires de la (*M. Gault*), 1ère lecture, 504; 2e, 624; examiné en comité, 1736; 3e, 1736.

BANQUE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Bill (No. 78) concernant le président, les directeurs et la compagnie de la (*M. Burpee, Saint-Jean*), 1ère lecture, 659; 2e, 762; examiné en comité, 1394; 3e, 1394.

Banques.

Inspection des; demande de comité retirée, 806.

Résolutions concernant le commerce de, 1790.

BANQUES ET COMPAGNIES D'ASSURANCE INSOLVABLES.

Bill (No. 97) pourvoyant à la liquidation des (*M. Abbott*), 1ère lecture, 1242; 2e, 1244.

BANQUE VILLE-MARIE.

Bill (No. 111) pourvoyant à la liquidation de la (*M. Desjardins*), 1ère lecture, 1700; 2e, 1736; 3e, 1937.

BANQUES.

Bill (No. 115) amendant l'acte concernant le commerce de (*Sir Samuel L. Tilley*), 1ère lecture, 1808; 2e, 2025; examiné en comité, 2026; 3e, 2033.

Bassin de radoub à Kingston.

Demande de documents au sujet de la construction d'au (*M. Kirkpatrick*), 373.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMAULT.

Bill (No. 125) concernant le (*Sir Samuel L. Tilley*), 1ère lecture, 1964; 2e, 2045; examiné en comité, 2045; 3e, 2045.

BASSIN À FLOT DE QUÉBEC.

Bill (No. 109) autorisant l'achèvement du (*Sir Samuel L. Tilley*), 1ère lecture, 1695; 2e et 3e, 1898.

Bassin de radoub d'Esquimault.

Communication au sujet du, 1854.

Battleford, T. N.-O.

Demande de documents au sujet de l'établissement d'une brasserie à (*M. Fiset*), 431.

Bateau-remorqueur "le Sultan."

Demande de documents au sujet de certains travaux confiés au (*M. Snowball*), 503.

Batterie d'artillerie de campagne de Toronto.

Demande de documents au sujet de la (M. Wallace, York-Ouest), 1674.

BEAUX-FRÈRES ET BELLES-SŒURS.

Bill (No. 5) légalisant le mariage entre (M. Girouard, Jacques-Cartier), 1ère lecture, 44; retiré, 195.

Bill (No. 30) légalisant le mariage entre (M. Girouard, Jacques-Cartier), 1ère lecture, 195; 2e, 287; examiné en comité, 587, 960; 3e, 1394.

Beauharnois.

Canal de—Interpel., M. Bergeron; Sir Charles Tupper, 153.

Demande de documents au sujet du paiement du canal de, etc. (M. Bergeron), 958.

“BEAVER AND TORONTO MUTUAL FIRE INSURANCE COMPANY.”

Bill (No. 55) amendant l'acte 40 Vic., chap. 72, intitulé: “Acte concernant la compagnie d'assurance mutuelle contre le feu dite” (M. McCarthy), 1ère lecture, 410; 2e, 467; retiré, 1939.

Beaux-frères et belles-sœurs.

Demande d'imprimer dans les procès-verbaux de la Chambre une pétition relative au mariage entre, 608.

Bell-Creek, I. P.-E.

Demande de documents au sujet des améliorations à l'embouchure de (M. Brecken), 503.

Belle-Rivière, Queen, I. P.-E.

Amélioration au havre de—Interpel., M. Brecken; M. Langevin, 788.

Bellechasse.

Demande de documents au sujet des officiers-rapporteurs dans le comté de (M. Landry), 1413.

Bestiaux.

Importation des—dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, 54.

Commerce de—entre le N.-B. et la Grande-Bretagne, 805.

Bétail des Etats-Unis.

Demande de documents au sujet de l'admission du—au Canada, etc. (M. Caron), 55.

Bétail canadien.

Admission du—en franchise à Terre-Neuve—Interpel., M. McIsaac; Sir Samuel L. Tilley, 566.

Bétail américain.

Importation du—Interpel., M. Patterson (Essex); M. Pope (Compton), 1050.

Bibliothécaire du parlement.

Rapport du, 4.

Bibliothèque du parlement.

Nomination d'un comité spécial pour l'administration de la, 79.

BILLS.

Bill (No. 1) concernant l'administration des serments d'office, (Sir John A. Macdonald), 1ère lecture, 2.

BILLS.—Suite.

Bill (No. 2) abrogeant les actes concernant la faillite actuellement en vigueur au Canada (M. Colby), 1ère lecture, 44; 2e, 102; examiné en comité, 194, 217, 282, 347; 3e, 412.

Bill (No. 3) abrogeant les actes concernant la faillite actuellement en vigueur au Canada (M. Béchard), 1ère lecture, 44.

Bill (No. 4) réglant l'inspection du pétrole et de ses produits (M. Colby), 1ère lecture, 44; 2e lecture ajournée, 1680.

Bill (No. 5) légalisant le mariage entre beaux-frères et belles-sœurs (M. Girouard, Jacques-Cartier), 1ère lecture, 44; retiré, 195.

Bill (No. 6) amendant l'acte concernant l'élection des membres de la Chambre des Communes (M. Bolduc), 1ère lecture, 56; 2e lecture rejetée, 230.

Bill (No. 7) amendant et refondant les actes concernant le revenu de l'intérieur (M. Baby), 1ère lecture, 56; 2e, 998; examiné en comité, 1011; 3e, 1700.

Bill (No. 8) amendant l'acte concernant les compagnies à fonds social qui établissent des constructions pour faciliter le flottage du bois sur les rivières et les cours d'eau (M. White, Renfrew-Nord), 1ère lecture, 59; retiré, 195.

Bill (No. 9) concernant la ligne de délimitation entre la province d'Ontario et les territoires du Canada (M. Mills), 1ère lecture, 59.

Bill (No. 10) à l'effet de régler l'emploi des enfants, jeunes personnes et femmes dans les ateliers et fabriques du Canada (M. Bergin), 1ère lecture, 79.

Bill (No. 11) à l'effet de régler le mode de grever la propriété foncière par des emprunts ou autrement (M. Orton), 1ère lecture, 79; 2e, 961; examiné en comité, 1678; 3e, 1678.

Bill (No. 12) à l'effet d'encourager la vente des produits agricoles (M. Vallée), 1ère lecture, 79.

Bill (No. 13) à l'effet d'abroger les actes concernant la cour suprême et de l'échiquier (M. Keeler), 1ère lecture, 79; 2e à 6 mois, 263.

Bill (No. 14) à l'effet d'amender la loi concernant la procédure criminelle (M. Robertson, Hamilton), 1ère lecture, 112; débat ajourné à 6 mois, 359.

Bill (No. 15) fixant le taux de l'intérêt et prohibant l'usure dans la province de Québec (M. Méthot), 1ère lecture, 113.

Bill (No. 16) autorisant et prescrivant la liquidation des affaires de la banque Stadacona (M. Vallée), 1ère lecture, 150; 2e, 217; 3e, 1394.

Bill (No. 17) constituant la compagnie du téléphone Bell du Canada (M. Kilvert), 1ère lecture, 150; 2e, 217; examiné en comité, 622; 3e, 762.

Bill (No. 18) pour voyant à la liquidation des affaires des compagnies d'assurance maritimes et contre le feu, légalement constituées et en faillite (M. Ives), 1ère lecture, 150; 2e, 896.

Bill (No. 19) à l'effet de prévenir le crime (M. Blake), 1ère lecture, 150; 2e, remise à 6 mois, 438.

BILLS.—Suite.

- Bill (No. 20) concernant la cour des commissaires de chemins de fer (M. McCarthy), 1ère lecture, 151.
- Bill (No. 21) autorisant la compagnie d'assurance Stadacona contre le feu et sur la vie à renoncer à sa charte et établir un mode de liquider ses affaires (M. Casgrain), 1ère lecture, 179; 2e, 217; 3e, 1048.
- Bill (No. 22) amendant de nouveau l'acte y mentionné et consultant la compagnie de garantie du Canada (M. Girouard, Jacques-Cartier), 1ère lecture, 179; 2e, 217; 3e, 581.
- Bill (No. 23) constituant la compagnie du câble transatlantique français (M. Cameron, Victoria-Nord), 1ère lecture, 179; 2e, 217; 3e, 581.
- Bill (No. 24) constituant l'association des commis-marchands du Canada (M. Gault), 1ère lecture, 179; 2e, 217; 3e, 478.
- Bill (No. 25) autorisant la compagnie du chemin de fer "Great Western" à créer des fonds de retraite, de garantie et d'assurance (M. Robertson, Hamiltcn), 1ère lecture, 179; 2e, 217; examiné en comité, 623; 3e, 762.
- Bill (No. 26) constituant la compagnie du chemin de fer d'Emerson à la Montagne à la Tortue (M. Royal), 179; 2e, 217; retiré, 1241.
- Bill (No. 27) constituant l'union anabaptiste du Canada (M. Mackenzie), 1ère lecture, 179; 2e, 217; 3e, 479.
- Bill (No. 28) amendant de nouveau l'acte relatif aux cautionnements des officiers du Canada (Sir Samuel L. Tilley), 1ère lecture, 179; 2e, 277; examiné en comité, 347; 3e, 347.
- Bill (No. 29) à l'effet d'amender l'acte intitulé: "Acte constituant la compagnie Anchor d'assurance maritime" (M. Cameron, Huron-Sud), 1ère lecture, 195; 2e, 282; 3e, 762.
- Bill (No. 30) à l'effet de légaliser le mariage entre beaux-frères et belles-sœurs (M. Girouard, Jacques-Cartier), 1ère lecture, 195; 2e, 287; examiné en comité, 587, 960; 3e, 1394.
- Bill (No. 31) constituant la compagnie de navigation de Saint-Clair et du lac Erié, (M. Stephenson), 1ère lecture, 231; 2e, 282; 3e, 787.
- Bill (No. 32) concernant la compagnie d'assurance de Montréal (M. Girouard, Jacques-Cartier), 1ère lecture, 231; 2e, 282; 3e, 1937.
- Bill (No. 33) à l'effet d'amender et refondre l'acte constituant la Grange Fédérale des Protecteurs de l'industrie agricole du Canada (M. McCalium), 1ère lecture, 231; 2e, 282; 3e, 762.
- Bill (No. 34) constituant la banque des cultivateurs et des propriétaires fonciers du Canada (M. Cameron, Victoria-Nord), 1ère lecture, 232; 2e, 282.
- Bill (No. 35) concernant la compagnie du pont de la grande île de Niagara (M. McCarthy), 1ère lecture, 232; 2e, 282; examiné en comité, 623; 3e, 762.

BILLS.—Suite.

- Bill (No. 36) à l'effet d'autoriser la ville d'Emerson à construire un pont libre pour les voyageurs et le trafic sur la rivière Rouge, dans la province du Manitoba (M. Royal), 1ère lecture, 232; 2e, 282; 3e, 1676.
- Bill (No. 37) à l'effet d'amender de nouveau l'acte de la cour suprême et de l'écliquier, (M. McCarthy), 1ère lecture, 232; 2e, 474; examiné en comité, 895; 3e, 1412.
- Bill (No. 38) à l'effet d'amender l'acte concernant la procédure dans les causes criminelles, etc. (M. McCarthy), 1ère lecture, 232; examiné en comité, 593; 2e, 474; examiné en comité, 593.
- Bill (No. 39) constituant la compagnie du chemin de fer de Montréal et de la ligne provinciale (M. Scriver), 1ère lecture, 265; 2e, 301; retiré.
- Bill (No. 40) constituant la compagnie d'imprimerie du Mail (M. McCarthy), 1ère lecture, 265; 2e, 301; 3e, 762.
- Bill (No. 41) amendant l'acte concernant les défendeurs témoins dans les cas d'assauts ordinaires (M. McCarthy), 1ère lecture, 265; examiné en comité, 598; 3e, 895.
- Bill (No. 42) imposant certains règlements aux agents de change (M. Girouard, Jacques-Cartier), 1ère lecture, 265; 2e, 600.
- Bill (No. 43) à l'effet de réformer le service civil (M. Casey), 1ère lecture, 266.
- Bill (No. 44) concernant les juges de la cour suprême à la Colombie britannique (M. McDonald, Pictou), 1ère lecture, 266; 2e, 449; 3e, 939.
- Bill (No. 45) constituant la compagnie de télégraphe "Great Western" du Canada (M. Ryan, Marquette), 1ère lecture, 301; 2e, 390; 3e, 1499.
- Bill (No. 46) constituant la compagnie de chemin de fer et de bateaux à vapeur de Winnipeg et de la Baie d'Hudson (M. Bannerman), 1ère lecture, 301; 2e, 390; 3e, 1499.
- Bill (No. 47) concernant la compagnie de chemin de fer dite "Great Western and Lake Ontario Shore Junction Railway Company" (M. Carling), 1ère lecture, 301; 2e, 390; 3e, 787.
- Bill (No. 48) concernant le flottage des bois sur les cours d'eau (M. White, Renfrew-Nord), 1ère lecture, 359; 2e et 3e, 606.
- Bill No. 49) à l'effet de constituer la compagnie du pont de la rivière Rouge et de l'Assiniboine (M. White, Cardwell), 1ère lecture, 374; 2e, 467; 3e, 1676.
- Bill (No. 50) à l'effet d'amender l'acte constituant la compagnie du chemin de fer d'Ontario et de la Jonction du Pacifique (M. Williams), 1ère lecture, 374; 2e, 467; 3e, 1394.
- Bill (No. 51) amendant l'acte 36 Vic., chap. 108, intitulé: "Acte à l'effet d'accorder des pouvoirs plus étendus à la compagnie des vapeurs de Québec et des ports du Golfe" (M. McGreevy), 1ère lecture, 374; 2e, 467; 3e, 762.

BILLS.—*Suite.*

- Bill (No. 52) à l'effet d'amender l'acte de juridiction maritime (M. Shaw), 1ère lecture, 374 ; 2e prop., 606 ; débat ajourné, 607.
- Bill (No. 53) concernant la compagnie du chemin de fer de Credit Valley (M. Haggart), 1ère lecture, 410 ; 2e, 581 ; examiné en comité, 1293 ; 3e, 1499.
- Bill (No. 54) constituant la compagnie canadienne de télégraphe (M. McCarthy), 1ère lecture, 410 ; 2e, 467 ; renvoyé à un comité permanent, 1719 ; retiré, 1893.
- Bill (No. 55) amendant l'acte 40 Vic., chap. 72, intitulé : " Acte concernant la compagnie d'assurance mutuelle contre le feu dite " Beaver and Toronto Mutual Fire Insurance Company " " (M. McCarthy), 1ère lecture, 410 ; 2e, 467 ; retiré, 1939.
- Bill (No. 56) réduisant les traitements des fonctionnaires publics (M. Béchard), 1ère lecture, 411 ; 2e prop., 899 ; débat ajourné, 910.
- Bill (No. 57) à l'effet de refondre et amender les actes concernant les territoires du Nord-Ouest (Sir John A. Macdonald), 1ère lecture, 448 ; 2e, 1899 ; 3e, 1958.
- Bill (No. 58) à l'effet d'amender l'acte concernant l'immigration (M. Fleming), 1ère lecture, 448.
- Bill (No. 59) à l'effet d'abroger l'acte déclarant inhabiles à siéger et à voter dans la Chambre des Communes du Canada, les membres des Conseils législatifs et des Assemblées législatives des provinces qui sont maintenant comprises ou qui pourront, par la suite, être comprises dans la Confédération du Canada (M. Ouimet), 1ère lecture, 448.
- Bill (No. 60) constituant la compagnie du chemin de fer de la vallée de la Saskatchewan du sud (M. Robertson, Hamilton), 1ère lecture, 478 ; 2e, 587 ; 3e, 1676.
- Bill (No. 61) à l'effet de régler la liquidation des banques, et autres compagnies légalement constituées, qui sont insolvables (M. Ives), 1ère lecture, 478 ; 2e, 1244.
- Bill (No. 62) amendant le chapitre 18 des statuts du Canada, adopté en la 41e année du règne de Sa Majesté, intitulé : " Acte à l'effet de permettre aux personnes accusées d'assaut simple d'être entendues comme témoins " (M. Ives), 1ère lecture, 478.
- Bill (No. 63) à l'effet d'étendre les pouvoirs de la compagnie dite " Manitoba South Western Colonisation Railway Company, " etc. (M. Schultz), 1ère lecture, 504 ; 2e, 587 ; 3e, 1736.
- Bill (No. 64) autorisant et réglant la liquidation des affaires de la banque Consolidée du Canada (M. Galt), 1ère lecture, 504 ; 2e, 624 ; 3e, 1736.
- Bill (No. 65) amendant les actes relatifs à la compagnie de télégraphe de Montréal (M. Gault), 1ère lecture, 504 ; 2e, 624 ; 3e, 1499 ; amendements du sénat rejetés, 1937.
- Bill (No. 66) constituant la compagnie de chemin de fer de Québec et Ontario (M. Cameron, Victoria-Nord), 1ère lecture, 504 ; 2e, 624 ; retiré, 1858.

BILLS.—*Suite.*

- Bill (No. 67) à l'effet d'amender les actes concernant la compagnie du Canada Central (M. Fitzsimmons), 1ère lecture, 565 ; 2e, 624 ; 3e, 1676.
- Bill (No. 68) à l'effet de constituer la compagnie de chemin de fer et de transport de la vallée de la Nelson (M. Macdougall), 1ère lecture, 565 ; 2e ; 624 ; 3e, 1499.
- Bill (No. 69) à l'effet de constituer la compagnie de chemin de fer de colonisation de Rapid-City à la rivière Souris (M. Bannerman), 1ère lecture, 565 ; 2e, 624.
- Bill (No. 70) amendant de nouveau les actes mentionnés concernant la milice et la défense du Canada (M. Masson), 1ère lecture, 580 2e, 987 ; examiné en comité ; 3e, 1696.
- Bill (No. 71) constituant la compagnie du chemin de fer de Jonction du Pacifique, de Pontiac (M. White, Renfrew-Nord), 1ère lecture, 592 ; 2e, 624 ; examiné en comité, 1736 ; 3e, 1937.
- Bill (No. 72) à l'effet d'étendre au Canada les attributions de la compagnie du câble direct des Etats-Unis (M. McCarthy), 1ère lecture, 592 ; 2e, 624 ; retiré, 1893.
- Bill (No. 73) à l'effet d'amender l'acte concernant la compagnie du havre de Port-Whitby (M. Kirkpatrick), 1ère lecture, 607 ; 2e, 762 ; 3e, 1394.
- Bill (No. 74) à l'effet de constituer la compagnie de colonisation des terres du Nord-Ouest (M. Schultz), 1ère lecture, 607 ; 2e, 960 ; ajournement du débat, 1676 ; retiré, 1736.
- Bill (No. 75) réglant le flottage du bois de corde sur la rivière Saint-François-du-Lac (M. Vanasse), 1ère lecture, 607.
- Bill (No. 76) à l'effet de faire disparaître les doutes relatifs à la véritable interprétation de la clause 12 de l'acte de la compagnie du chemin de fer du Nord, 1877 (M. McCarthy), 1ère lecture, 624 ; 2e, 762 ; retiré, 1893.
- Bill (No. 77) à l'effet de faciliter la détention et la bonne garde, en certains cas, dans les territoires du Nord-Ouest, ou dans le district de Kivatin, de personnes convaincues de délits et condamnées à l'emprisonnement (M. McDonald, Pictou), 1ère lecture, 655 ; retiré, 1977.
- Bill (No. 78) concernant le président, les directeurs et la compagnie de la banque du Nouveau-Brunswick (M. Burpee, Saint-Jean), 1ère lecture, 659 ; 2e, 762 ; 3e, 1394.
- Bill (No. 79) constituant la compagnie du chemin de fer de la Souris aux Montagnes Rocheuses (M. Boulbee), 1ère lecture, 690 ; 2e, 762 ; 3e, 1736.
- Bill (No. 80) à l'effet de simplifier la procédure criminelle dans la province de Québec et de se dispenser des grands jurés dans certains cas (M. Courso), 1ère lecture, 691.
- Bill (No. 81) confirmant l'achat de l'embranchement de la Rivière-du-Loup (Sir Charles Tupper), 1ère lecture, 784 ; 2e et 3e 1373.

BILLS.—Suite.

- Bill (No. 82) pour prévenir la fraude dans la fabrication et la vente des engrais agricoles (*M. Landry*), 1ère lecture, 805.
- Bill (No. 83) à l'effet d'amender de nouveau l'acte concernant la cruauté envers les animaux (*M. McDonald, Pictou*), 1ère lecture, 878; 2e, 1700; 3e, 1977.
- Bill (No. 84) à l'effet d'amender l'acte de l'inspection générale de 1874, et l'acte qui l'amende (*M. Baby*), 1ère lecture, 941; 2e et 3e, 1898.
- Bill (No. 85) amendant la loi de la preuve dans certains cas de délits (*M. Kirkpatrick*), 1ère lecture, 942.
- Bill (No. 86) abrogeant l'acte 42 Vic., chap. 40, intitulé: "Acte amendant l'acte de juridiction maritime de 1877" (*M. Patterson, Essex*), 1ère lecture, 986.
- Bill (No. 87) amendant l'acte 33 Vic., chap. 32, intitulé: "Acte autorisant la cour de police de la cité d'Halifax à condamner les jeunes délinquants à la détention dans l'école d'industrie d'Halifax" (*M. Richey*), 1ère lecture, 936.
- Bill (No. 88) à l'effet de nommer un agent résident pour représenter le Canada dans le Royaume-Uni (*Sir John A. Macdonald*), 1ère lecture, 986; 2e, 1899; 3e, 1921.
- Bill (No. 89) à l'effet de pourvoir à la juste distribution des biens des débiteurs insolubles, (*M. Wallace, Norfolk-Sud*), 1ère lecture, 1012.
- Bill (No. 90) intitulé: "Acte pour amender et refondre les lois concernant les sauvages" (*Sir John A. Macdonald*), 1ère lecture, 1026; examiné en comité, 2043; 2e et 3e, 2045.
- Bill (No. 91) intitulé: "Acte concernant le pénitencier de Dorchester" (*M. McDonald, Pictou*), 1ère lecture, 1026; 2e et 3e, 1704.
- Bill (No. 92) intitulé: "Acte à l'effet de continuer de nouveau pour un certain temps l'acte pour mieux prévenir les crimes, 1878" (*M. McDonald, Pictou*), 1ère lecture, 1026; 2e et 3e, 1704.
- Bill (No. 93) à l'effet de prévenir et punir les torts envers les enfants (*M. Richey*), 1ère lecture, 1048.
- Bill (No. 94) à l'effet de régler définitivement les réclamations pour des terres à Manitoba (*Sir John A. Macdonald*), 1ère lecture, 1113; 2e et 3e, 1373.
- Bill (No. 95) amendant l'acte concernant les terres fédérales, 1879 (*Sir John A. Macdonald*), 1ère lecture, 2e 1958; 3e, 2023.
- Bill (No. 96) à l'effet d'abroger l'acte qui tient à la Colombie britannique l'acte des terres fédérales, etc. (*Sir John A. Macdonald*), 1ère lecture, 2e 1898; 3e, 1958.
- Bill (No. 97) pourvoyant à la liquidation des banques et compagnies d'assurance insolubles (*M. Abbott*), 1ère et 2e lectures, 1242.
- Bill (No. 98) concernant la maison de réforme d'Ontario pour les garçons (*M. McDonald, Pictou*), 1ère lecture, 1244; examiné en comité, 1701; 2e et 3e, 1701.

BILLS.—Suite.

- Bill (No. 99) concernant la maison de réforme pour les jeunes délinquants dans l'Île du Prince-Edouard (*M. McDonald, Pictou*), 1ère lecture, 1244; 2e et 3e, 1704.
- Bill (No. 100) concernant le refuge industriel pour les filles à Ontario (*M. McDonald, Pictou*), 1ère lecture, 1244; 2e et 3e, 1704.
- Bill (No. 101) pourvoyant à la distribution des biens des commerçants insolubles (*M. Abbott*), 1ère lecture, 1340.
- Bill (No. 102) amendant l'acte relatif aux droits de douane et d'accise (*Sir Samuel L. Tilley*), 1ère lecture, 1344; examiné en comité, 1893, 2e, 1893; 3e, 1895.
- Bill (No. 103) à l'effet d'amender l'acte concernant les offenses contre la personne, etc. (*M. MacDonall, Pictou*), 1ère lecture, 1500; 2e et 3e, 1704.
- Bill (No. 104) à l'effet de modifier l'acte concernant les timbres sur billets promissaires et lettres de change (*M. Cockburn, Northumberland-Ouest*), 1ère lecture, 1543.
- Bill (No. 105) à l'effet de venir en aide aux sociétés permanentes de construction et pour restreindre leur mode de prêter (*M. McDonald, Pictou*), 1ère lecture, 1660; 2e et 3e, 1898.
- Bill (No. 106) modifiant l'acte concernant le port de Pictou (*M. Pope, Queen, I.P.E.*), 1ère lecture, 1660; 2e, 1895; 3e, 1896.
- Bill (No. 107) modifiant la loi relative à l'enlèvement des obstructions dans les rivières navigables (*M. Pope, Queen, I.P.E.*), 1ère lecture, 1661; 2e, 1896; examiné en comité, 1957; 3e, 1958; adoption des amendements du sénat, 2029.
- Bill (No. 108) à l'effet de maintenir en vigueur les droits sur les billets à ordre (*M. Baby*), 1ère lecture, 1694; 2e et 3e, 1898.
- Bill (No. 109) autorisant l'achèvement du bassin à flot de Québec (*Sir Samuel L. Tilley*), 1ère lecture, 1695; 2e et 3e, 1898.
- Bill (No. 110) accordant une pension à madame John Young (*Sir John A. Macdonald*), 1ère lecture, 1696; 2e et 3e, 1898.
- Bill (No. 111) pourvoyant à la liquidation de la banque Ville-Marie (*M. Desjardins*), 1ère lecture, 1700; 2e, 1736; 3e, 1937.
- Bill (No. 112) expliquant et amendant de nouveau l'acte de tempérance du Canada, 1878 (*M. Bowell*), 1ère lecture, 1724; 2e, 2000; 3e, 2002.
- Bill (No. 113) autorisant certaines enquêtes sous serment (*M. McDonald, Pictou*), 1ère lecture, 1763; 2e, 1977; examiné en comité, 1980; 3e, 2001.
- Bill (No. 114) à l'effet d'amender les actes concernant les billets fédéraux (*Sir Samuel L. Tilley*), 1ère lecture, 1789; 2e et 3e, 1959.
- Bill (No. 115) amendant l'acte concernant le commerce de banques (*Sir Samuel L. Tilley*), 1ère lecture 1808; 2e, 2025; examiné en comité, 2031; 3e, 2031.
- Bill (No. 116) amendant l'acte concernant le pilotage (*M. Pope, Queen, I.P.E.*), 1ère lecture, 1809; examiné en comité, 1921; retiré. 2062.

BILLS.—*Suite.*

Bill (No. 117) à l'effet d'abroger l'acte 42 Vic., chap 5, accordant une subvention annuelle pour aider à l'établissement et à l'entretien de certaines communications télégraphiques (M. Langevin), 1ère lecture, 1858; 2e et 3e, 1898.

Bill (No. 118) concernant le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental (M. McDonald, Pictou), 1ère lecture, 1893; retiré, 2044.

Bill (No. 119) concernant l'administration de la justice criminelle dans le territoire en litige entre les gouvernements de la province d'Ontario et de la confédération du Canada (M. McDonald, Pictou), 1ère lecture, 1893; 2e, 1982; en comité, 1983; 3e, 1983.

Bill (No. 120) à l'effet d'amender la loi concernant la preuve en matière criminelle, pour permettre de recevoir des dépositions et assimiler la preuve dans certains cas (M. McDonald, Pictou), 1ère lecture, 1893; examiné en comité, 1983; 2e et 3e, 1983.

Bill (No. 121) relatif à la navigation dans les eaux canadiennes (M. Pope, I.P.E.), 1ère lecture, 1930, 2e et 3e, 2045.

Bill (No. 122) ratifiant les arrangements conclus avec la compagnie du chemin de fer du Canada Central (Sir Samuel L. Tilley), 1ère lecture, 1930; 2e et 3e, 2045.

Bill (No. 123) amendant les actes relatifs à la maison de la Trinité et à la commission du havre de Montréal (M. Pope, Queen, I.P.E.), 1ère lecture, 1960; 2e et 3e, 2045.

Bill (No. 124) à l'effet d'amender l'acte concernant l'inspection du pétrole (M. Baby), 1ère lecture, 1961; 2e et 3e, 2019.

Bill (No. 125) concernant le bassin de radoub d'Esquimault (Sir Samuel L. Tilley), 1ère lecture, 1964; 2e et 3e, 2045.

Bill (No. 126) des subsides (Sir Samuel L. Tilley), 1ère lecture, 2025; 2e et 3e, 2049.

Bill (No. 127) concernant les caisses d'épargne d'Ontario et de Québec (Sir Samuel L. Tilley), 1ère, 2e et 3e lectures, 2070.

Bills.

Impression des, 78.

Avis de présentation de, 78.

Sanction donnée à un certain nombre de, 1892, 2071.

Bills publics.

Nouveau règlement concernant la présentation des, 111.

Bills privés.

Prolongation de la période fixée pour la réception des, 149, 231, 409, 446, 504, 876, 1466.
Rejet de motions demandant du délai pour la présentation des, 608, 609.

Bill amendant la loi criminelle.

Examen du, 474, 593.

BILLETS PROMISSOIRES ET LETTRES DE CHANGE.

Bill (No. 104) à l'effet d'amender l'acte concernant les timbres sur les (M. Cockburn, Northumberland-Ouest), 1ère lecture, 1543.

Bill (No. 108) à l'effet de maintenir en vigueur les droits sur les (M. Baby), 1ère lecture, 1694; 2e et 3e, 1898.

Billets fédéraux.

Résolution concernant les, 1763.

BILLETS FÉDÉRAUX.

Bill (No. 114) à l'effet d'amender les actes concernant les (Sir Samuel L. Tilley), 1ère lecture, 1789; 2e et 3e, 1989.

Billets pour Manitoba.

Agence de—Interpel. M. Bourbeau; Sir Charles Tupper, 1859.

Billets promissaires.

Impôts sur les, 1898.

Blais, L. N.

Demande de documents au sujet de la destination de M.—comme maître de poste de Matane (M. Fiset), 579.

Bonaventure.

Demande de documents au sujet des explorations faites à (M. Beauchesne), 1413.

Boutouche, Kent, I.P.E.

Phares-balises à l'entrée du havre de—Interpel., M. Girouard (Kent); M. Pope (Queen, I.P.E.), 566.

Brasserie à Battleford, T.N.-O.

Demande de documents au sujet de l'établissement d'une (M. Fiset), 491.

Brefs d'élection.

Nouveaux—pour les circonscriptions électorales de la ville et du canton de Cornwall, d'Argenteuil et de Montmorency, 1.

Brésil.

Demande de documents au sujet de la subvention d'une ligne de steamers entre le Canada et le (M. DeCosmos), 824.

Brise-lames à Cherry-Point.

Interpel., M. Kaulbach; M. Langevin, 197.

Brise-lames à la Petite-Rivière, N.E.

Projet d'un, 372.

Brise-lames au havre de Three-Fathoms.

Demande de documents au sujet du (M. Kaulbach), 374.

Brise-lames à Phillipsburg.

Construction d'un—Interpel., M. Baker; M. Langevin, 375.

Brise-lames de la Grande-Anse, Gloucester, N.B.

Demande de documents au sujet du (M. Anglin), 955.

Brochures concernant l'immigration, etc.

Demande de documents au sujet des (M. Trow), 496, 811.

Brochures sur la culture du sol.

Interpel., M. Bourbeau; M. Pope (Compton), 788.

Bruce.

Service de la malle dans, 1675.

Budget.

Interpel., M. Mackenzie; Sir Samuel L. Tilley, 264.

Message de S. E. concernant le, 478.

Exposé financier, 504.

Budget supplémentaire.

Message de Son Excellence concernant le, 1958.

Bureau de poste d'Evelyn et London.

Demande de documents au sujet du transport de la malle entre les (*M. Oliver*), 499.

Bureaux de poste.

Demande de documents au sujet des inspecteurs de (*M. Bourbeau*), 946.

Bureau de poste de Saint-Charles de Capelan.

Demande de documents au sujet du (*M. Beauchesne*), 1412.

Bureau de poste de Carnegie.

Demande de documents au sujet de la fermeture du (*M. Gillies*), 1412.

Bureau de poste dans les villages.

Interpel., *M. Laurier*; *M. O'Connor*, 2027.

CABLE TRANSATLANTIQUE FRANÇAIS.

Bill (No. 23) constituant la compagnie du (*M. Cameron, Victoria-Nord*), 1ère lecture, 179; 2e, 217; 3e, 581.

Caisses d'épargne du gouvernement dans la Colombie britannique.

Demande de documents au sujet des (*M. DeCosmos*), 959.

CAISSES D'ÉPARGNE D'ONTARIO ET DE QUÉBEC.

Bill (No. 127) concernant les (*Sir Samuel L. Tilley*), 1ère, 2e et 3e lectures, 2070.

Camps d'exercice de Nouveau-Brunswick.

Interpel., *M. Connell*; *M. Masson*, 301.

Canada.

Terres publiques du, 1050.

Canada Central.

Résolutions concernant une convention intervenue entre le gouvernement du Canada et la Cie du chemin de fer du, 1930.

CANADA CENTRAL.

Bill (No. 122) ratifiant les arrangements conclus avec la compagnie du chemin de fer du (*Sir Samuel L. Tilley*), 1ère lecture, 1930; 2e et 3e, 2045.

Canal Murray.

Demande de documents concernant le (*M. Keeler*), 58.

Canal de Beauharnois.

Interpel., *M. Bergeron*; *Sir Charles Tupper*, 153.

Demande de documents au sujet du paiement du (*M. Bergeron*), 958.

Canal Welland.

Demande de documents au sujet de la fourniture de bois pour le (*M. Trow*), 174.

Demande de documents au sujet des sections 33 et 34 du (*M. Ross, Middlesex-Ouest*), 344.

Ouverture de la navigation du, 786.

Canal de Huron et Ontario.

Construction du—Interpel., *M. Strange*; *Sir Charles Tupper*, 411.

Demande de documents au sujet du projet d'écluse pour le (*M. Boulbee*), 1413.

Canal des Cèdres.

Construction du—Interpel., *M. Mongenais*; *Sir Charles Tupper*, 479.

Canal de Trent.

Demande de documents au sujet des explorations pour le (*M. Keeler*), 945.

Cantin, M.

Destitution de—Interpel., *M. Lane*; *M. Langevin*, 1662.

Cantons de l'Est.

Minéraux des—Interpel., *M. Bourbeau*; *M. Pope* (Compton), 737.

Cap-Nègre, N.-E.

Havre de l'île du—Interpel., *M. Robertson* (Sheburne); *Sir John A. Macdonald*, 479

Capelan, etc.

Demande de documents au sujet de certains travaux à (*M. Beauchesne*), 503.

Cargaisons de thé.

Demande de documents concernant les (*Sir Richard J. Cartwright*), 55.

Carleton, etc.

Demande de documents au sujet des explorations faites à (*M. Beauchesne*), 503.

Carleton, Ont.

Demande d'un comité d'enquête au sujet de l'élection de (*M. Rochester*), 1184.

Carnegie.

Demande de documents au sujet de la fermeture du bureau de poste de (*M. Gillies*), 1412.

Carillon.

Canal de, 51.

Demande de documents concernant le canal de (*M. Mackenzie*), 55.

Cascumpec.

Amélioration du havre de—Interpel., *M. Hackett*; *M. Langevin*, 154.

Cauchon, C. A.

Demande de documents au sujet de la destitution de *M. (M. Holton)*, 149.

Caughnawaga.

Bac à vapeur de—Interpel., *M. Bergeron*; *M. Langevin*, 787.

CAUTIONNEMENTS DES OFFICIERS DU CANADA.

Bill (No. 28) amendant de nouveau l'acte relatif aux (*Sir Samuel L. Tilley*), 1ère lecture, 179; 2e, 277; examiné en comité, 347; 3e, 347.

Cèdres.

Construction du canal des—Interpel., *M. Mongenais*; *Sir Charles Tupper*, 479.

Chambre.

Privilèges de la, 4, 44, 76, 181, 195, 277.

Ajournement de la—à l'occasion du décès de l'honorable *M. Holton*, 655.

Prorogation de la, 2062, 2070, 2073.

Réponses à des ordres de la, 2062.

Nomination du comité de la régie intérieure de la, 59.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Bill (No. 6) amendant l'acte concernant l'élection des membres de la (*M. Bolduc*), 1ère lecture, 56; 2e lecture rejetée, 230.

Charbon et coke importés.

Demande de documents concernant le (*M. Weldon*), 149.

Chargé d'affaires en Angleterre.

Message de S. E. concernant la nomination de Sir A. T. Galt comme, 939.

Chatham, Ont.

Bureaux de gouvernement à—Interpel., M. Stephenson; M. Langevin, 565.

Chateauguay.

Siège vacant; bref ordonné, 910.
Election de M. Edward Holton pour représenter la circonscription électorale de, 1929.

Chemins de fer.

Observations au sujet de la demande qui a été faite à la dernière session des statistiques de (*M. Fleming*), 411.

Chemin de fer du gouvernement.

Stations du—Interpel., M. Dumont; M. Langevin, 1661.

Chemins de fer du gouvernement.

Demande de documents au sujet des contrats pour le charbon des (*M. Robertson, Shelburne*), 949.

Chemins de fer américains.

Agents racoleurs des—Interpel., M. Tassé; M. Langevin, 788.

Chemin de fer Wellington, Grey et Bruce.

Service postal sur le—Interpel., M. Gillies; M. O'Connor, 787.

Chemin de fer d'Esquimaux et Inuvaino.

Demande de documents au sujet des études du tracé du (*M. DeCosmos*), 501.

Chemin de fer du Nord.

Amendement à l'acte concernant le compagnie du, 607.

Chemin de fer Q. M. O. et O.

Demande de documents au sujet de l'achat par le gouvernement fédéral du (*M. Mackenzie*), 374.

Chemin de fer canadien du Pacifique.

Contrats de la Colombie britannique pour la construction du—Interpel., M. Blake; Sir Charles Tupper, 46.

Demande de documents au sujet de l'embranchement de la Baie Géorgienne (*M. Cockburn, Muskoka*), 46.

Demande de documents au sujet du tracé du (*M. Mackenzie*) 51.

Demande de documents au sujet des travaux sur le—depuis janvier 1879 (*M. Mackenzie*), 55.

Contrats présentés, 56.

Aide du gouvernement impérial au, 56.

Commission des terres du—Interpel., M. Blake; Sir John A. Macdonald, 153.

Demande de documents au sujet des navires qui ont transporté des cargaisons au terminus du—à Fort-William (*M. Plumb*), 177.

Demande de documents au sujet des ingénieurs et autres sur le (*M. Trow*), 177.

Contrats du, 376, 450, 467.

Demande de documents au sujet du télégraphe du (*M. Drew*), 496.

Demande de documents au sujet du tracé du (*M. DeCosmos*), 501.

Circulation des trains du—à Manito'a—Interpel., M. Royal; Sir Charles Tupper, 943.

Demande de documents au sujet des expropriations de terrains à Manitoba pour le (*M. Ryan, Marquette*), 1413.

Subsides pour la construction du, 1413, 1466, 1500, 1544, 1593, 1706.

Construction du—dans la Colombie britannique—Interpel., M. Bunster; Sir John A. Macdonald, 1661.

Résolution concernant les terres du, 2046.

Ratification de contrat, 2049.

Chemin de fer de Lévis et Kennebec.

Matériel de l'Intercolonial sur le—Interpel., M. Laurier; Sir Charles Tupper, 1859.

CHEMIN DE FER D'EMERSON À LA MONTAGNE À LA TORTUE.

Bill (No. 26) constituant la compagnie du (*M. Royal*), 1ère lecture, 179; 2e, 217; retiré, 1241.

CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL ET DE JONCTION DE LA RIVE DU LAC ONTARIO.

Bill (No. 47) concernant la compagnie de (*M. Carling*), 1ère lecture, 301; 2e, 390; 3e, 787.

CHEMIN DE FER D'ONTARIO ET DE LA JONCTION DU PACIFIQUE.

Bill (No. 50) à l'effet d'amender l'acte constituant la compagnie de (*M. Williams*), 1ère lecture, 374; 2e, 467; 3e, 1394.

CHEMIN DE FER DE CREDIT VALLEY.

Bill (No. 53) concernant la compagnie du (*M. Haygart*), 1ère lecture, 410; 2e, 581; examiné en comité, 1293; 3e, 1499.

CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE LA SASKATCHEWAN DU SUD.

Bill (No. 60) constituant la compagnie du (*M. Robertson, Hamilton*), 1ère lecture, 478; 2e, 587; 3e, 1676.

CHEMIN DE FER DE COLONISATION DU SUD-OUEST DU MANITOBA.

Bill (No. 63) à l'effet d'étendre les pouvoirs de la compagnie de (*M. Schultz*), 1ère lecture, 504; 2e, 587; 3e, 1736.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET ONTARIO.

Bill (No. 66) constituant la compagnie de (*M. Cameron, Victoria-Nord*), 1ère lecture, 504; 2e, 624; retiré, 1858.

CHEMIN DE FER DE LA SOURIS AUX MONTAGNES ROCHEUSES.

Bill (No. 79) constituant la compagnie du (*M. Boulbee*), 1ère lecture, 690; 2e, 762; 3e, 1736.

CHEMIN DE FER DE Q. M. O. ET O.

Bill (No. 118) concernant le (*M. McDonald, Pictou*), 1ère lecture, 1893; retiré, 2044.

Chenal de la passe Shippegan, Gloucester, N.-B.

Demande de document au sujet du (*M. Anglin*), 953.

Cherry-Point.

Brise-lames à.—Interpel., *M. Kaulbach*; *M. Langevin*, 179.

Chinois.

Pétitions concernant les, 878.

Cie de la Baie-d'Hudson.

Demande de documents au sujet des deniers payés à la (*M. Drew*), 503.

Demande de documents au sujet des réclamations de la (*M. Drew*), 503.

Réclamations de la, 1977.

Crédit.

Demande d'un—pour venir en aide aux pauvres d'Irlande, 124.

Credit Valley.

Demande de documents concernant le projet du chemin de fer de (*M. Oliver*), 149.

Examen du bill concernant la cie du chemin de fer de, 581.

CREDIT VALLEY.

Bill (No. 53) concernant la compagnie du chemin de fer de (*M. Haggart*), 1ère lecture, 410; 2e, 581; 2e, en comité, 1293; 3e, 1499.

CRIME.

Bill (No. 19) à l'effet de prévenir le (*M. Blake*), 1ère lecture, 150; 2e, remise à 6 mois, 428.

Criminels fugitifs.

Extradition des, 879.

Cross Point.

Traverse de—Interpel., *M. Haddow*; *M. Baby*, 1662.

CRUAUTÉ ENVERS LES ANIMAUX.

Bill (No. 83) à l'effet d'amender de nouveau l'acte concernant la (*M. McDonald, Pictou*), 1ère lecture, 878; 2e, 1700; 3e, 1977.

Cocagne, Kent, N.-B.

Quai public à — Interpel., *M. Girouard (Kent)*; *M. Langevin*, 479.

Colombie britannique.

Contrats pour la construction du chemin de fer du Pacifique dans la, 46.

Nouveaux juges de la cour supérieure dans la, 113.

Phares flottants sur les bancs de sable de la rivière Fraser, dans la—Interpel., *M. McInness*; *M. Pope (Queen, I. P.-E.)*, 154.

Juges de la cour suprême à la, 266.

Demande de documents au sujet de la nomination de *M. Trutch* à une charge publique dans la (*M. DeCosmos*), 944.

Demande de documents au sujet des caisses d'épargne du gouvernement dans la (*M. DeCosmos*), 959.

Distribution des terres aux sauvages dans la, 1667.

Comités permanents.

Nomination des, 3, 56, 79.

Comité spécial.

Nomination d'un—pour dresser les listes des comités permanents, 56.

Rapport du—nommé pour dresser les listes des comités permanents, 79.

Nomination d'un—pour administrer la bibliothèque, 79.

Do pour surveiller le rapport officiel des débats de la Chambre, 79.

Do pour surveiller les impressions du parlement, 79.

Do relativement aux limites d'Ontario, 100.

Do relativement à la fusion du département du greffier en loi et de celui des traducteurs, 784.

Do concernant l'émigration chinoise, 1675.

Comité conjoint.

Formation d'un—chargé de surveiller les impressions du parlement, 79.

Do pour administrer la bibliothèque du parlement, 79.

Comité de la régie intérieure.

Nomination du—de la Chambre des Communes, 59.

Comité des impressions.

Rapport du, 2028, 2062.

COMMERCANTS INSOLVABLES.

Bill (No. 101) pourvoyant à la distribution des biens des (*M. Abbott*), 1ère lecture, 1340.

Commerce de banques.

Résolutions concernant le, 1790.

COMMIS-VOYAGEURS DU CANADA.

Bill (No. 24) constituant l'association des (*M. Gault*), 1ère lecture, 179; 2e, 217; 3e, 478.

Commissaires canadiens.

Chargés de négocier avec la France et l'Espagne, 53.

Commission des limites d'Ontario.

Demande de documents au sujet des sommes payées à des procureurs et conseils pour services professionnels se rattachant à la, etc. (*M. White, Cardwell*), 178.

COMMUNICATIONS TÉLÉGRAPHIQUES.

Bill (No. 117) à l'effet d'abroger l'acte 42 Vict., chap. 5, accordant une subvention annuelle pour aider à l'établissement et à l'entretien de certaines (*M. Langerin*), 1ère lecture, 1858; 2e et 3e, 1898.

Computation.

Ordre de—à *John A. Macdonell*, 44.

Comptable de la Chambre des Communes.

Demande de documents au sujet des dépenses inscrites sous le titre "Divers" dans le compte des recettes et dépenses du (*M. Charlton*), 503.

Comptes du parlement.

Audition des, 592.

Comptes publics, etc.

Déférés à un comité spécial permanent, 149.
Rapport et audition des, 1340.

- Comtés de Lévis, Bellechasse et Montmagny.*
Demande de documents au sujet des stations de chemin de fer dans les (*M. Landry*), 500.
- COMPAGNIE DU TÉLÉPHONE BELL DU CANADA.
Bill (No. 17) à l'effet de constituer la (*M. Kilbert*), 1ère lecture, 150; 2e, 217; examiné en comité, 622; 3e, 762.
- COMPAGNIES D'ASSURANCE MARITIME ET CONTRE LE FEU, LEGALEMENT CONSTITUEES ET EN FAILLITE.
Bill (No. 18) pourvoyant à la liquidation des affaires des (*M. Ives*), 1ère lecture, 150; 2e, 896.
- Compagnie de garantie du Canada.*
Demande de documents concernant la (*M. Rochester*), 580.
Interpel., *M. Rochester*; *Sir Samuel L. Tilley*, 593.
Explications au sujet de la, 1931.
- COMPAGNIE DE GARANTIE DU CANADA.
Bill (No. 22) amendant de nouveau l'acte y mentionné et constituant la (*M. Girouard, Jacques-Cartier*), 1ère lecture, 179; 2e, 217; 3e, 581.
- COMPAGNIE D'ASSURANCE STADACONA CONTRE LE FEU ET SUR LA VIE.
Bill (No. 21) autorisant la—à renoncer à sa charte et établir un mode de liquider ses affaires (*M. Casgrain*), 1ère lecture, 179; 2e, 217; 3e, 1048.
- COMPAGNIE DU CABLE TRANSATLANTIQUE FRANÇAIS.
Bill (No. 23) constituant la (*M. Cameron, Victoria-Nord*), 1ère lecture, 179; 2e, 217; 3e, 581.
- COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'EMERSON A LA MONTAGNE A LA TORTUE.
Bill (No. 26) constituant la (*M. Royal*), 1ère lecture, 179; 2e, 217; retiré, 1241.
- COMPAGNIE ANCHOR D'ASSURANCE MARITIME.
Bill (No. 29) à l'effet d'amender l'acte intitulé "Acte constituant la" (*M. Cameron, Huron-Sud*), 1ère lecture, 195; 2e, 282; 3e, 762.
- COMPAGNIE DE NAVIGATION DE SAINT-CLAIR ET DU LAC ERIÉ.
Bill (No. 31) constituant la (*M. Stephenson*), 1ère lecture, 231; 2e, 282; 3e, 787.
- COMPAGNIE DU PONT DE LA GRANDE ILE DE NIAGARA.
Bill (No. 35) concernant la (*M. McCarthy*), 1ère lecture, 232; 2e, 282; examiné en comité, 623; 3e, 762.
- COMPAGNIE D'ASSURANCE DE MONT-RÉAL.
Bill (No. 32) concernant la (*M. Girouard, Jacques-Cartier*), 1ère lecture, 231; 2e, 282; 3e, 1937.
- COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL ET DE LA LIGNE PROVINCIALE.
Bill (No. 39) constituant la (*M. Scriver*), 1ère lecture, 265; 2e, 301; retiré.
- COMPAGNIE D'IMPRIMERIE DU MAIL.
Bill (No. 40) constituant la (*M. McCarthy*), 1ère lecture, 265; 2e, 301; 3e, 762.
- COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DITE "GREAT WESTERN AND LAKE ONTARIO SHORE JUNCTION RAILWAY COMPANY."
Bill (No. 47) concernant la (*M. Carling*), 1ère lecture, 301; 2e, 390; 3e, 787.
- COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE BATEAUX À VAPEUR DE WINNIPEG ET DE LA BAIE D'HUDSON.
Bill (No. 46) constituant la (*M. Bannerman*), 1ère lecture, 301; 2e, 390; 3e, 1499.
- COMPAGNIE DE TÉLÉGRAPHE "GRAND OCCIDENTAL" DU CANADA.
Bill (No. 45) constituant la (*M. Ryan, Marquette*), 1ère lecture, 301; 2e, 390; 3e, 1499.
- COMPAGNIE DU PONT DE LA RIVIÈRE-ROUGE ET DE L'ASSINIBOINE.
Bill (No. 49) à l'effet de constituer la (*M. Wright, Cardwell*), 1ère lecture, 374; 2e, 467; 3e, 1676.
- COMPAGNIE DES VAPEURS DE QUÉBEC ET DES PORTS DU GOLFE.
Bill (No. 51) amendant l'acte 36 Vic., chap. 108, intitulé "Acte à l'effet d'accorder des pouvoirs plus étendus à la (*M. McGreevy*)", 1ère lecture, 374; 2e, 467; 3e, 762.
- COMPAGNIE CANADIENNE DE TÉLÉGRAPHE.
Bill (No. 54) constituant la (*M. McCarthy*), 1ère lecture, 410; 2e, 467; renvoyé à un comité permanent, 1719; retiré, 1893.
- COMPAGNIE D'ASSURANCE MUTUELLE CASTOR ET DE TORONTO CONTRE LE FEU.
Bill (No. 55) amendant l'acte 40 Vic., chap. 72, intitulé: "Acte concernant la—dite *Beaver and Toronto Mutual Fire Insurance Company* (*M. McCarthy*)", 1ère lecture, 410; 2e, 467; retiré, 1939.
- COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU CANADA CENTRAL.
Bill (No. 67) à l'effet d'amender les actes concernant la (*M. Fitzimmons*), 1ère lecture, 565; 2e, 624; 3e, 1676.
- COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE TRANSPORT DE LA VALLÉE DE LA NELSON.
Bill (No. 68) à l'effet de constituer la (*M. Macdougall*), 1ère lecture, 565; 2e, 624, 3e, 1499.
- COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE COLONISATION DE RAPID-CITY A LA RIVIÈRE SOURIS.
Bill (No. 69) à l'effet de constituer la (*M. Bannerman*), 1ère lecture, 565; 2e, 624.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE JONCTION DU PACIFIQUE DE PONTIAC.

Bill (No. 71) constituant la (*M. White, Renfrew-Nord*), 1ère lecture, 592 ; 2e, 624 ; examiné en comité, 1736 ; 3e, 1937.

COMPAGNIE DU CABLE DIRECT DES E.-U.

Bill (No. 72) à l'effet d'étendre au Canada les attributions de la (*M. McCarthy*), 1ère lecture, 592 ; 2e, 624 ; retiré, 1893.

COMPAGNIE DU HAVRE DE PORT-WHITBY.

Bill (No. 73) à l'effet d'amender l'acte concernant la (*M. Kirkpatrick*), 1ère lecture, 607 ; 2e, 762 ; 3e, 1394.

COMPAGNIE DE COLONISATION DES TERRES DU NORD-OUEST.

Bill (No. 74) à l'effet de constituer la (*M. Schultz*), 1ère lecture, 607 ; 2e, 960 ; débat ajourné, 1676 ; retiré, 1736.

Conserves de homard.

Remises de droits sur le ferblanc en feuille servant à la fabrication des boîtes de, 305.

Contrats.

Pour la construction du Pacifique dans la C.-E., 46.

Des impressions du parlement, 46, 232, 2062.

Du chemin de fer du Pacifique, 376, 450, 467.

Pour le transport de la malle entre Victoria et San Francisco, 491.

Pour le service de la malle à l'île Pelée, 494.

Des impressions du gouvernement, 2033.

Ratification de, 2049.

Cornwall.

Nouveau bref d'élection pour la circonscription électorale de la ville et du canton de, 1.

Coronnaires dans le Nord-Ouest.

Résolutions concernant les honoraires des, 1113.

Cour suprême.

Jugement de la—dans Mackay vs. Murray, 4.
Demande de documents concernant la (*M. Keeler*), 55.

Cour de l'échiquier.

Demande de documents concernant la (*M. Keeler*), 55.

Pétitions de droit devant la, 59.

Cour suprême et de l'échiquier.

Abrogation des actes constituant la, 233.

Demande de documents au sujet de la (*M. Keeler*), 958.

COUR SUPRÊME ET DE L'ÉCHIQUIER.

Bill (No. 13) à l'effet d'abroger les actes concernant la (*M. Keeler*), 1ère lecture, 79 ; 2e à 6 mois, 263.

Bill (No. 37) à l'effet d'amender de nouveau l'acte de la (*M. McCarthy*), 1ère lecture, 232 ; 2e, 474 ; examiné en comité, 695 ; 3e, 1412.

COUR DES COMMISSAIRES DE CHEMINS DE FER.

Bill (No. 20) concernant la (*M. McCarthy*), 1ère lecture, 151.

COUR SUPRÊME DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE.

Bill (No. 44) concernant les juges de la (*M. McDonald, Pietou*), 1ère lecture, 266 ; 2e, 449 ; 3e, 939.

Coursol, C. J.

Indemnité de M., 2070.

Côteau-du-Lac.

Demande de documents au sujet du pont du (*M. Mackenzie*), 48.

Interpellation au sujet de la construction du pont du, M. Vallée ; Sir Charles Tupper, 942.

Cure-môle à vapeur le "Saint-Laurent."

Demande de documents au sujet du (*M. Snowball*), 824.

Débats.

Compte-rendu des, 1854, 2001.

DÉBITEURS INSOLVABLES.

Bill (No. 89) à l'effet de pourvoir à la juste distribution des biens des (*M. Wallace, Norfolk-Sud*), 1ère lecture, 1012.

DÉFENDEURS TÉMOINS DANS LES CAS D'ASSAUT ORDINAIRE.

Bill (No. 41) amendant l'acte concernant les (*M. McCarthy*), 1ère lecture, 265 ; 2e, 449 ; examiné en comité, 598 ; 3e, 895.

DÉLIMITATION ENTRE LA PROVINCE D'ONTARIO ET LES TERRITOIRES DU CANADA.

Bill (No. 9) concernant la (*M. Mills*), 1ère lecture, 59.

DÉLITS.

Bill (No. 85) amendant la loi de la preuve dans certains cas de (*M. Kirkpatrick*), 1ère lecture, 942.

Départements.

Impressions des, 54.

Département de la marine.

Prix des rapports du—Interpel., M. Houde ; M. Pope (Queen, I. P.-E.), 1661.

Dépenses.

Demande de documents concernant les (*Sir Richard J. Cartwright*), 55.

Dépenses imprévues.

Demande de documents au sujet des (*M. Charlton*), 178.

Dépenses du sénat.

Demande de documents concernant les (*M. Mills*), 490.

Résolutions concernant les, 608.

Dépôts au crédit du Canada.

Demande de documents concernant les (*Sir Richard J. Cartwright*), 55.

Député.

Présentation d'un nouveau, 1929.

Députés.

Election de nouveaux, 2.

Présentation des nouveaux, 2.

Admission de nouveaux, 45, 110.

Indemnité de certains, 2070.

Destitution d'Omer Allard.

Demande de documents au sujet de la (*M. Vanasse*), 503.

Digue "Dominion."

Reconstruction de la—au lac du Diuble, 565.

"Divers."

Demande de documents au sujet des dépenses inscrites sous le titre—dans les comptes de la Chambre pour l'année dernière (*M. Charlton*), 503.

Deuxième bataillon Royal, Toronto.

Demande de documents concernant le (*M. Casey*), 1662.

Documents demandés.

Embranchement de la Baie Georgienne, 46.
Pont du Côteau-du-Lac, 48.
Tracé du chemin de fer du Pacifique, 51, 501.
Négociations avec la France et l'Espagne, 53.
Impressions des départements, 54.
Admission du bétail des E.-U. au Canada, etc., 55.
Soumissions pour les travaux sur le chemin de fer du Pacifique, 55.
Soumissions pour les travaux du canal et de la digue de Carillon, 55.
Dépenses des personnes envoyées en Angleterre, etc., par le gouvernement, 55.
Jugements de la cour suprême et de la cour de l'échiquier, 55.
Employés sur une partie de l'Intercolonial, 55.
Exportations et importations du Canada, 55.
Recettes et dépenses du Canada, 55.
Cargaisons de thé, 55.
Sommes déposées au crédit du Canada, 55.
Remise de droits sur les articles manufacturés au Canada, 55.
Dépenses, etc., etc., 55.
Principales classes d'exportations et importations, par province, 55.
Sucre reçu aux principaux ports d'entrée du Canada, 55.
Obligations 6 pour 100 payables au Canada, 56.
Dernier emprunt de £3,000,000 négocié à Londres, 56.
Canal Murray, 58.
Havre de refuge de "Two Creeks," Kent, Ont., 127.
Admission de la houille en franchise, 131.
Pêche du homard dans les provinces maritimes, 132.
Epreuve des huiles de charbon, 133.
Droits de péage dans le havre de Port-Stanley, 134.
Destitutions et nominations sur l'Intercolonial, 135.
Employés de l'Intercolonial à Moncton, etc., 137.
Matériel roulant de l'Intercolonial attendant des réparations, 138.
Destitution de C. A. Cauchon, 149.
Projet de chemin de fer de Credit Valley, 149.
Remboursement promis des droits sur les matériaux servant à la construction des navires, 149.
Brise-lames à Negro-Point, 149.
Farines importées, 149.

Documents demandés.—Suite.

Charbon et coke importés dans chaque province, 149.
Thés importés des E.-U. dans chaque province, 149.
Vieux rails vendus par le gouvernement, 149.
Résignation du syndic officiel du district de Shelburne, N.-E., 149.
Syndics officiels nommés à certaines époques, 149.
Recettes et dépenses en vertu de l'acte des poids et mesures, 149.
Impressions confidentielles, 149.
Réclamations de Roger, McLean et Cie., 149.
Importation en entrepôt du grain d'aucune sorte, 149.
Travaux sur la rivière Trent, 154.
Ventes de terres publiques dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, 154.
Importation de thé, 157.
Destitution d'employés des pêcheries, 158.
Dragage à l'embouchure de la rivière Kaminiquia, 159.
Compagnie de chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, 166.
Service civil, 170.
Importations de grains des Etats-Unis, 170.
Limite nord-ouest d'Ontario, 172.
Canal de Williamsburg, 172.
Détournements de fonds à la banque de Toronto, 174.
Faillites en 1878 et 1879, 175.
Employés de l'Intercolonial, 175.
Fermiers-tenanciers qui ont visité le Canada à la demande de S. E., 177.
Police riveraine de Montréal, 177.
Personnes envoyées en Angleterre, etc., 177.
Entrepôt de vérification de Montréal, 177.
Nominations, déplacements ou mise à la retraite d'employés du gouvernement, etc., 177.
Navires qui ont transporté des cargaisons au terminus du Pacifique, à Fort William, 177.
Maitres de poste de Ste.-Catherine, etc., etc., 177.
Rocher dangereux dans la rue Champlain, à Québec, 177.
Explorations à Trois-Pistoles en vue d'y ériger un quai, 177.
Agents du Canada à Londres, 177.
Exploration de la rivière des Français, 177.
Ingénieurs et autres sur le Pacifique, 177.
Traités avec les sauvages des forts Carleton et Pitt, 177.
Réserve promise à la tribu de "Plume Jaune," 177.
Terres publiques vendues au 1879 dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, 177.
Frais de publication des règlements concernant les terres publiques dans le Manitoba et le Nord-Ouest, 178.
Paiement de l'indemnité des sauvages, 178.
Peaux vertes importées dans le Canada, 178.
Ecorce de pruche exportée aux Etats-Unis, 178.
Havre de refuge de Rondeau, 178.
Gardien du phare du havre de Rondeau, 179.
Dépenses imprévues, 178.
Instructions aux maitres de postes, 178.
Annonces du gouvernement, 178.

Documents demandés.—Suite.

Commission des limites d'Ontario, 178.
 Sucre importé au Canada, 178.
 Havre de refuge à l'île de Pierre (Stony Island), 178.
 Compagnies d'assurance, 178.
 Débarquement des immigrants, 198, 233.
 Embranchement de chemin de fer jusqu'à Campbellton, I. P.-E., 302.
 Traités Nos. 4 et 6 avec les sauvages, 303.
 Terrains du parlement; réclamation de Calvert Vaux, 304.
 Remises de droits sur le fer blanc en feuille exporté, 305.
 Dépenses des phares du havre de Shelburne, Nouvelle-Ecosse, 328.
 Remise des droits sur le maïs, 329.
 Pétitions de droit devant la cour de l'échiquier, 330.
 Instructeurs pour les sauvages des territoires canadiens, 344.
 Instructeurs, etc., pour enseigner l'agriculture aux sauvages, 344.
 Règlements de la Cie du chemin de fer du Nord du Canada, 344.
 Contributions des inspecteurs des poids et mesures au fonds de retraite, 344.
 Officiers et employés de l'Intercolonial à certaines dates, 344.
 Soumissions pour les sections 33 et 34 du canal Welland, 344.
 Soumissions pour les travaux à Sainte-Anne, 344.
 Arrêtés du conseil touchant le revenu de l'intérieur qui n'ont pas été imprimés, 344.
 Causes jugées par les différents juges de la Colombie britannique, 344.
 Personnes qui occupent sans titre, à Manitoba, des terres de la première réserve du chemin de fer du Pacifique, 344.
 Bureau de poste de Stratford, 360.
 Phare à Surf-Point, 371.
 Projet d'un brise-lames à la Petite-Rivière, Nouvelle-Ecosse, 372.
 Bassin de radoub à Kingston, 372.
 Achat du chemin de fer Q. M. O. et O. par le gouvernement fédéral, 374.
 Erection du phare du havre de Shelburne, 374.
 Sous-inspecteurs des poids et mesures congédiés, etc., 374.
 Ouverture d'un chenal depuis le lac Porter jusqu'à la mer, 374.
 Brise-lames au havre de Three-Fathoms, 374.
 Dragage d'un chenal dans le havre de Jeddore, 374.
 Contrats du chemin de fer du Pacifique, 376.
 Embranchement de l'Intercolonial à Lévis, 480.
 Juge de comté de Leeds et Grenville, 482.
 Dépenses du sénat, 490.
 Brasserie à Battleford, T. N.-O., 491.
 Tarif du fret aux provinces maritimes, 493.
 Sifflet d'alarme à l'entrée du havre de Shelburne, 494.
 Service de la malle à l'île Pelée, 494.
 Télégraphe du chemin de fer du Pacifique, 496.
 Brochures concernant l'immigration, 496, 811.
 Transport de la malle entre les bureaux de poste d'Evelyn et London, 499.

Documents demandés.—Suite.

Stations de chemin de fer dans les comtés de Lévis, Bellechasse et Montmagny, 500.
 Tracé du chemin de fer d'Esquimaux et Nanaimo, 501.
 Destitution d'Omer Allard, 503.
 Relevés hydrographiques dans le comté de Prince, I. P.-E., 503.
 Havre de l'île du Cap-Nègre, 503.
 Vétérans de 1812, 503.
 Etudes à Carleton, etc., en vue d'y ériger des quais, 503.
 Améliorations à l'embouchure de Bell-Creek, I. P.-E., 503.
 Dépenses inscrites sous le titre "Divers" dans les comptes de l'année dernière, 503.
 Tabac saisi dans le comté de Charlevoix, 503.
 Recettes et dépenses imputables au fonds consolidé, 503.
 Différents travaux sur l'Intercolonial entre Lévis et la Rivière-du-Loup, 503.
 Explorations à la Baie-Saint-Paul, comté de Charlevoix, en vue d'y ériger un quai, 503.
 Explorations à Capelan, etc., en vue d'y ériger des quais, etc., 503.
 Deniers payés à la Cie de la Baie-d'Hudson, 503.
 Réclamations de la Cie de la Baie-d'Hudson, 503.
 Demandes pour concessions de limites à bois à Manitoba, etc., etc., 503.
 Travaux exécutés par le bateau-remorqueur le "Sultan" de Miramichi, 503.
 Digue dite "Dominion," au lac du Diable, 566.
 Communication par chemin de fer à l'île du Prince-Edouard, 569.
 Embranchement de chemin de fer de Rustico, I. P.-E., 576.
 Réclamations du Nouveau-Brunswick contre le Canada, 577.
 Etablissement de pisciculture au rapide de Femme, N.-B., 578.
 Destitution du maître de poste de Matane, 579.
 Compagnie de garantie du Canada, 580.
 Plaintes contre M. Armstrong, inspecteur de cuir et de peaux vertes pour Toronto, 591.
 Pont sur la rivière Rouge, dans la cité de Winnipeg, 591.
 Pont sur la rivière Saint-Jean pour l'usage du chemin de fer, 591.
 Commerce de bestiaux, etc., entre le N.-B. et la Grande-Bretagne, 805.
 Etats de service des vapeurs *Glendon* et *Northern Light*, 806.
 Navigation de l'Yamaska, 807.
 Instructions au surintendant des sauvages, etc., 824.
 Correspondance entre le gouvernement et la Cie de la Baie-d'Hudson, etc., 824.
 Subvention d'une ligne de steamers entre Québec et les provinces maritimes, etc., 824.
 Subvention d'une ligne de steamers entre le Canada et le Brésil, 824.
 Passages gratuits sur l'Intercolonial, 824.
 Rets saisis sur la rivière Miramichi, 824.
 Comptes du cure-môle à vapeur, le *Saint-Laurent*, à Miramichi 1878 et 79, 824.

Documents demandés.—Suite.

Etat de l'argent déposé au gouvernement par la société Atlantique d'assurance mutuelle d'Albany, 824.
 Comptes des commissaires des sauvages pour le Nouveau-Brunswick, 824.
 Tarif sur le fret sur les chemins de fer l'Intercolonial et de l'Île du Prince-Edouard, 883.
 Colonisation des terres dans le Nord-Ouest, 886.
 Etats de service du *Northern Light*, 889.
 Passe migratoire à la chôte de la Grande-Rivière, N.-E., 893.
 Soumissions pour le transport des malles entre Victoria et San-Francisco, 910.
 Service postal entre Victoria et Cassiar, C.-B., 943.
 Nomination de M. Trutch à une charge publique dans la Colombie britannique, 944.
 Explorations pour le canal de Trent, 945.
 Inspecteurs de bureaux de poste, 946.
 Police à cheval du Nord-Ouest, 947.
 Contrats pour charbon des chemins de fer du gouvernement, 949.
 Fourniture de serre-écrous (*nut locks*) pour l'Intercolonial, 950.
 Transport du sucre sur l'Intercolonial, 951.
 Canal de la passe Shippegan, Gloucester, N.-B., 953.
 Brise-lames de la Grande Anse, Gloucester, N.-B., 955.
 Fonds d'amélioration des terres du Haut-Canada, 956.
 Brevêt d'invention du pont de Wassall, 957.
 Exploration géologique des comtés de Queen et de Lunenburg, N.-E., 957.
 Cour suprême et de l'échiquier, 958.
 Paie-maître du canal de Beauharnois, 958.
 Caisse d'épargne du gouvernement dans la Colombie britannique, 959.
 Police à cheval du Nord-Ouest, 986.
 Charge de juge puisné de la cour de comté dans les comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry, 986.
 Section canadienne de l'exposition de Paris, 986.
 Bois de construction acheté pour l'usage du chemin de fer l'Intercolonial, 1241.
 Nomination d'un maître de poste à Mount-Pleasant, 1241.
 Ecluse de Fort Frances, 1386.
 Employés de la douane de Toronto, 1390.
 Evalueur de quincaillerie à la douane de Montréal, 1391.
 Aide de \$4,500 aux sauvages du Nouveau-Brunswick, 1412.
 Conflits de réclamations pour des terres dans le Manitoba, 1412.
 Matériaux pour le quai de Matane, 1412.
 Phare flottant sur le grand banc de St.-Thomas, 1412.
 Propriété cultivable du gouvernement à la Grosse-Île, 1412.
 Bureau de poste de Carnegie, 1412.
 Bureau de poste de Saint-Charles de Capelan, 1412.
 Explorations faites au havre Saint-François, N.-E., avant 1879, 1412.
 do au Havre Neuf, N.-E., avant 1879., 1412.

Documents demandés.—Suite.

Explorations faites à la rivière Sainte-Marie, N.-E., en 1879, 1412.
 do do au havre aux Sauvages N.-E., en 1879, 1412.
 do do à l'anse Brennan, N.-E., en 1879, 1412.
 Remboursement de certains droits d'entrée, 1412.
 Bétail tué à Prince-Albert par des sauvages, 1412.
 Concessions de terres à Saint-Pierre, Man., 1412.
 Sommes payées aux juges dans le district de Kamouraska, 1412.
 Expropriations dans le Manitoba pour le Pacifique, 1413.
 Traverse de la rivière Restigouche, 1413.
 Fourniture des approvisionnements pour la police à cheval, etc., 1413.
 Projet d'écluse pour le canal entre les lacs Huron et Ontario, 1413.
 Officiers-rapporteurs dans le comté de Belle-classe, 1413.
 Lignes télégraphiques entre la rivière Rouge et Battleford, 1413.
 Législation des provinces, etc., 1413.
 Employés à la station de la quarantaine de la Grosse-Île, 1413.
 Sucre importé des Indes Occidentales, etc., 1413.
 Minéral de fer exporté d'Ontario, 1413.
 Factice York, sur la Baie-d'Hudson, etc., 1413.
 Explorations à Bonaventure, etc., 1413.
 Destitution de G. T. Tremblay, 1413.
 Destitution de F. X. Dulac, 1413.
 Expropriation James Taylor, Manitoba, 1413.
 Le dixième bataillon Royal, Toronto, 1662.
 Distribution des terres aux sauvages dans la Colombie britannique, 1667.
 Cours de révision de Stormont, Dundas et Glengarry, 1671.
 Police à cheval du Nord-Ouest, 1672.
 Affaire de Timothy Sullivan, Chatham, N.-B., 1673.
 Batterie d'artillerie de campagne de Toronto, 1674.
 Service de la malle dans Bruce, 1675.
 Cas de séduction jugés en Canada, 1694.
 Réclamations de Maria Wood, 1694.

Document parlementaire.

Impression d'un—Observations, 565.

Douane.

Saisie de l'huile de kérosène à la—Interpel., M. Borden; M. Bowell, 153.

Douane de Montréal.

Evalueur de quincaillerie à la—Interpel., M. Coursol; M. Bowell, 566, 1391.

Douane de Toronto.

Employés de la, 1390.

Douane et bureau de poste de Stratford.

Interpel., M. Hesson; Sir John A. Macdordald, 80.
 Demande de documents, 360.

Droits.

- Demande de documents concernant la remise de certains (*M. Fleming*), 55.
Remise de — sur le maïs — Interpel., *M. Casey*; *M. Bowell*, 196.
Remise de — sur le ferblanc en feuille exporté; demande de documents (*M. Ogden*), 305.
Remise de — sur le maïs; demande de documents (*M. Casey*), 329.

DROITS DE DOUANE ET D'ACCISE.

- Bill (No. 102) amendant l'acte relatif aux droits de douane et d'accise (*Sir Samuel L. Tilley*), 1ère lecture, 1344; examiné en comité, 1893; 2e, 1893; 3e, 1895.

Dulac F. H.

- Demande de documents au sujet de la destination de (*M. Laurier*), 1413.

EAUX CANADIENNES.

- Bill (No. 121) relatif à la navigation dans les (*M. Pope, I. P.-E.*), 1ère lecture, 1930; 2e et 3e, 2045.

Eaux navigables.

- Obstructions dans les, 1896, 1957, 2029.
Capitaines et seconds sur les, 1960.

Economie interne de la Chambre.

- Nomination du comité de l', 59.

Ecorce de pruche exportée aux E.-U.

- Demande de documents au sujet de l' (*M. Landry*), 178.

Edifice pour les bureaux du gouvernement à Chatham, Ont.

- Construction d'un—Interpel., *M. Stephenson*; *M. Langevin*, 566.

Edifices provinciaux du Manitoba.

- Construction des—Interpel., *M. Royal*; *M. Langevin*, 411.

Eglise établie.

- Signification de ces mots dans les règlements de la milice—Interpel., *M. Skinner*; *M. Masson*, 1049.

Elections contestées.

- Rapports de juges, 1, 41.
Membre pour Saint-Hyacinthe déclaré dument élu, 1.
Jugement de la cour suprême dans l'appel de *Mackay vs. Glen*, 4.
Nouveaux brefs d'élection pour la ville et le canton de Cornwall, Argenteuil et Montmorency, 1.
Membre pour Richelieu déclaré dument élu, 44.
Membre pour Portneuf déclaré dument élu, 195.

EMBRANCHEMENT DE LA RIVIÈRE-DU-LOUP.

- Bill (No. 81) confirmant l'achat de l' (*Sir Charles Tupper*), 1ère lecture, 784; 2e et 3e, 1373.

Embranchement de Pembina.

- Demande de documents au sujet des expropriations de terrains à Manitoba pour l' (*M. Ryan, Marquette*), 1413.

Emission fractionnaire.

- Interpellation, *Mr. Keeler*; *Sir Samuel L. Tilley*, 787.

Employés du gouvernement.

- Demande de documents au sujet de nominations, de destitutions ou de mise à la retraite d' (*M. Oliver*), 177.

EMPRISONNEMENT DE PERSONNES CONVAINCUES DE DÉLITS, DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST, OU DANS LE DISTRICT DE KIWATIN.

- Bill (No. 77) à l'effet de pourvoir à l' (*M. McDonald, Pictou*), 1ère lecture, 655; retiré 1977.

Emprunt de £3,000,000 stg. à Londres.

- Demande de documents concernant l' (*Sir Richard Cartwright*), 56.

ENFANTS.

- Bill (No. 93) à l'effet de prévenir et punir les torts envers les (*M. Richey*), 1048.

ENGRAIS AGRICOLES.

- Bill (No. 82) pour prévenir la fraude dans la fabrication et la vente des (*Mr. Landry*), 1ère lecture, 805.

ENQUÊTES SOUS SERMENT.

- Bill (No. 113) autorisant certaines (*M. McDonald, Pictou*), 1ère lecture, 1763; 2e, 1977; en comité, 1980; 3e, 2001.

Entrepôt de vérification de Montréal.

- Demande de documents au sujet de l' (*M. Desjardins*), 177.

Esquimault.

- Bassin de radoub d', 1854.

Esquimault et Nanaïmo.

- Demande de documents au sujet des études du tracé du chemin de fer d' (*M. DeCosmos*), 501.

Évaluateur de quincaillerie à la douane de Montréal.

- Nomination d'un — Interpel., *M. Coursol*; *M. Bowell*, 566.

Etats financiers.

- Demande d'un ordre permanent au sujet des (*M. Mackenzie*), 134, 284.

Etats-Unis.

- Union commerciale avec les—Interpel., *M. Casgrain*; *Sir John A. Macdonald*, 878.

Evêque d'Ontario.

- Demande d'imprimer dans les procès-verbaux de la Chambre une pétition de l', 608.

Ex-lieutenant-gouverneur de Québec.

- Message de S. E. concernant la révocation de l', 45.
Révocation de l'—motion de non-confiance, 1810.

Exportations et importations du Canada.

- Demande de documents concernant les (*Sir Richard J. Cartwright*), 55.
Demande de documents concernant les principales classes d'—par province, etc. (*Sir Richard J. Cartwright*), 55.

Exposition de Paris, 1878.

- Demande de documents au sujet de la section canadienne de l' (*M. Stephenson*), 986.

Expropriations à Manitoba.

- Demande de documents au sujet des (*Mr. Ryan, Marquette*), 1413.

Factorie York.

Demande de documents au sujet des droits d'importation payés à la (*M. Schultz*), 1413.

Faillite.

Observations au sujet de l'abrogation des lois de; question de privilège, 76.

Demande de documents au sujet des—en 1878 et 1879 (*M. Cameron, Huron-Sud*), 175.

Abrogation des lois de, 102, 217, 281, 282, 347.

FAILLITE.

Bill (No. 2) abrogeant les actes concernant la (*M. Colby*), 1ère lecture, 44; 2e, 102; examiné en comité, 194, 217, 282, 347; 3e, 412.

Bill (No. 3) abrogeant les actes concernant la (*M. Béchard*), 1ère lecture, 44.

Farines importées, etc.

Demande de documents concernant les (*M. Weldon*), 149.

Femme, N.-B.

Demande de documents au sujet de l'établissement de pisciculture au rapide de (*M. Costigan*), 578.

Fer de rebut.

Demande de documents concernant la vente du, etc. (*M. Weldon*), 149.

Ferblanc en feuille exporté.

Remises de droits sur le, 305.

Fermiers anglais.

Immigration de—Interpel., M. Stephenson; Sir John A. Macdonald, 1167.

Fermiers-tenanciers qui ont visité le Canada à la demande de S. E.

Demande de documents au sujet des (*M. Oliver*), 177.

Fête de la reine à Québec.

Interpel., M. Domville; Sir John A. Macdonald, 1167.

Fleming, Sandford.

Interpel., M. Charlton; Sir John A. Macdonald, 1384.

Flottage du bois de service.

Taux des péages pour le, 308.

Résolution à l'effet de modifier le tarif proportionnel fixé pour le, 359.

FLOTTAGE DU BOIS SUR LES RIVIÈRES ET COURS D'EAU.

Bill (No. 8) amendant l'acte concernant les compagnies à fonds social qui établissent des constructions pour faciliter le (*M. White, Renfrew-Nord*), 1ère lecture, 59; retiré, 195.

FLOTTAGE DES BOIS SUR LES COURS D'EAU.

Bill (No. 48) concernant le (*M. White, Renfrew-Nord*), 1ère lecture, 359; 2e et 3e, 606.

FLOTTAGE DU BOIS DE CORDE SUR LA RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS-DU LAC.

Bill (No. 75) réglant le (*M. Vanasse*), 1ère lecture, 607.

Fifteen-Point, etc.

Demande de documents au sujet des relevés hydrographiques faits à (*M. Hackett*), 503.

FONCTIONNAIRES PUBLICS.

Bill (No. 56) réduisant les traitements des (*M. Béchard*), 1ère lecture, 411; 2e prop., 899; débat ajourné, 910.

Fonctionnaires publics.

Réduction des traitements des, 899.

Fonds consolidé.

Demande d'un état indiquant les recettes et dépenses imputables au, etc. (*Sir Richard J. Cartwright*), 503.

Fonds de retraite.

Interpel., M. Keeler; Sir John A. Macdonald, 878.

Fonds d'amélioration des terres du Haut-Canada.

Demande de documents au sujet du (*M. Hesson*), 956.

FONDS DE RETRAITE, DE GARANTIE ET D'ASSURANCE.

Bill (No. 25) autorisant la compagnie du chemin de fer "Great Western" à créer des (*M. Robertson, Hamilton*), 1ère lecture, 179; 2e, 217; examiné en comité, 623; 3e, 762.

Forts Carleton et Pitt.

Demande de documents au sujet des traités faits avec les tribus sauvages des (*M. White, Cardwell*), 177.

Fort Frances.

Ecluse de, 1386.

Fort William.

Demande de documents au sujet des navires qui ont transporté des cargaisons au terminus du Pacifique à (*M. Plumb*), 177.

France et Espagne.

Demande de documents au sujet des négociations avec la (*M. Mackenzie*), 53.

Franchise.

Demande de documents au sujet de l'admission de la houille en, M. Robertson (*Shelburne*), 131.

Admission en—des matériaux nécessaires à la construction d'une raffinerie de sucre à Halifax—Interpel., M. Robertson (*Shelburne*); M. Bowell, 302.

Admission du bétail canadien à Terrebonne en—Interpel., M. McIsaac; Sir Samuel L. Tilley, 566.

Galt, Sir A. T.

Message de S. E. concernant la nomination de —comme chargé d'affaires du Canada en Angleterre, 939.

Garde-freins.

Protection des—Interpel., M. Hesson; Sir John A. Macdonald, 1384.

Garrett Madame.

Indemnité à—Interpel., M. Wallace (*York-Ouest*); Sir John A. Macdonald, 1662.

"Glendon."

Demande de rapport concernant les services du vapeur le (*Sir Albert J. Smith*), 806.

Gouvernement.

- Demande de documents au sujet des annonces du (*M. Fleming*), 178.
 Résolution au sujet de la présence des affaires du, 655, 1808.
 Stations du chemin de fer du—Interpel., M. Dumont; M. Langevin, 1661.

Gouvernement impérial.

- Question relative à l'aide devant être accordé au chemin de fer du Pacifique par le—Interpel., M. Blake; Sir John A. Macdonald, 56.

GOVERNEUR-GENERAL :

- Message de S. E. le—par l'huissier de la Verge Noire, 1, 986, 1892, 2071.
 Message de S. E. le—concernant la révocation de l'ex-lieutenant-gouverneur de Québec, 45.
 Message de S. E. le—concernant le secours aux pauvres d'Irlande, 59.
 Message de S. E. le—concernant le comité de la régie intérieure de la Chambre des Communes, 59.
 Accident arrivé à S. E. et à la princesse Louise, 111, 302, 348, 478.
 Message de S. E. le—accusant réception de l'adresse votée en réponse au discours du Trône, 111.
 Message de S. E. le—en réponse à l'adresse du Sénat et de la Chambre des Communes au sujet de l'accident arrivé à Leurs Excellences, 478.
 Messages de S. E. le—concernant le budget, 478.
 Message de S. E. le concernant la nomination de Sir A. T. Galt comme chargé d'affaires du Canada en Angleterre, 939.
 S. E. le—sanctionne l'acte abrogeant les lois de faillite, 956.
 Message de S. E. le—concernant l'incendie de Hull, 1704.
 S. E. le—sanctionne un certain nombre de bills, 1892, 2071.
 Message de S. E. le—concernant le budget supplémentaire, 1958.
 Message de S. E. le—transmettant les remerciements du gouvernement de S. M. pour le discours envoyé à l'Irlande, 2069.
 Discours de S. E. le—prorogant les Chambres, 2072.

Grande Anse, Gloucester, N.-B.

- Demande de documents au sujet du bris-lames de la (*M. Anglin*), 955.

Grand banc de Saint-Thomas.

- Demande de documents au sujet d'un phare flottant sur le (*M. Landry*), 1412.

Grand-Tronc.

- Taux de fret uniformes sur le—Interpel., M. Merner; Sir Charles Tupper, 197.

Grande-Rivière, Richmond, N.-E.

- Demande de documents au sujet d'une passe migratoire à la chute de la (*M. Flynn*), 893.

GRANGE FÉDÉRALE DES PROTECTEURS DE L'INDUSTRIE AGRICOLE DU CANADA.

- Bill (No. 33) à l'effet d'amender et refondre l'acte constituant la (*M. McCallum*), 1ère lecture, 231; 2e, 282; 3e, 762.

Grains.

- Demande de documents au sujet des règlements affectant l'importation des différentes espèces de (*M. Mackenzie*), 149.
 Demande de documents au sujet des importations de—des Etats-Unis (*M. Muttart*), 170.

"GREAT WESTERN AND LAKE ONTARIO SHORE JUNCTION RAILWAY COMPANY."

- Bill (No. 47) concernant la compagnie de chemin de fer dite (*M. Carling*), 1ère lecture, 301; 2e, 390; 3e, 787.

Greffiers en loi et traducteurs.

- Nomination d'un comité en vue de la fusion du département des, 784.

Grosse-Ile.

- Demande de documents au sujet de la (*M. Landry*), 1412.
 do do au sujet des employés à la station de quarantaine sur la (*M. Landry*), 1413.

Guysborough, N.-E.

- Secours aux pêcheurs nécessaires du comté de—Interpel., M. Robertson (*Shelburne*); M. Langevin, 1049.

Havres.

- Commissions des—Interpel., M. Vanasse; M. Langevin, 1385.

Havre de Belle-Rivière, I. P.-E.

- Amélioration au—Interpel., Mr. Brecken; M. Langevin, 778.

Havre de Bouctouche, Kent, N.-B.

- Phares-balises à l'entrée du—Interpel., M. Girouard (*Kent*); M. Pope (*Queen, I. P.-E.*), 566.

Havre Fourché.

- Cloche d'alarme à l'entrée du—Interpel., M. Flynn; Sir John A. Macdonald, 479.

Havre aux Sauvages, N.-E.

- Demande de documents au sujet des explorations faites au (*M. Ogden*), 1412.

Havre de Jeddore.

- Demande de documents au sujet du dragage d'un chenal dans le (*M. Kaulbach*), 374.

Havre de Lockport, N.-E.

- * Bouée du—Interpel., M. Robertson (*Shelburne*); M. Pope (*Queen, I. P.-E.*), 1049.

Havre Neuf, N.-E.

- Demande de documents au sujet des explorations faites au (*M. Ogden*), 1412.

Havre de Port Credit.

- Réparations du—Interpel., M. Elliott; M. Langevin, 302.

Havre de Rustico—Queen, I. P.-E.

- Entrée du—Interpel., M. Brecken; M. Langevin, 788.

Havre Saint-François, N.-E.

- Demande de documents au sujet des explorations faites au (*M. Ogden*), 1412.

- Havre de Shelburne, N.-E.*
Phare à la Pointe-au-Sable dans le-Interpel., M. Robertson (Shelburne); M. Pope (Queen, I. P.-E.), 196.
Dépenses des phares du, 328.
Phare à Surf-Point, 371.
Sifflet d'alarme à l'entrée du—Interpel., M. Robertson (Shelburne); Sir John A. Macdonald, 479.
Demande de documents au sujet d'un sifflet d'alarme à l'entrée du (M. Robertson, Shelburne), 494.
- Havre de Toronto.*
Amélioration du—Interpel., M. Hay; M. Langevin, 375.
- Hareng.*
Permis de pêche pour le—dans les provinces maritimes—Interpel., Sir Albert J. Smith; M. Pope (Queen, I. P.-E.), 1049.
- Hareng fumé.*
Inspection du—Interpel., M. Longley; M. Baby, 301.
- Haut-Canada.*
Demande de documents au sujet du fonds d'amélioration des terres du (M. Hesson), 956.
- Holton, M.*
Mort subite de l'honorable, 647.
Ajournement de la Chambre à l'occasion du décès de l'honorable, 655.
- Holton, Edward.*
Admission en Chambre de M., 1929.
- Honard.*
Demande de documents au sujet de la pêche du—dans les provinces maritimes (M. Robertson, Shelburne), 132.
Conserves de, 305.
Pêche du—à la Nouvelle-Ecosse—Interpel.; M. Robertson (Shelburne); M. Pope (Queen, I. P.-E.), 1049.
- Hooper.*
Déclaration de M., 391.
- Houille.*
Demande de documents au sujet de l'admission de la—en franchise (M. Robertson, Shelburne), 131.
- Huiles de charbon.*
Demande de documents concernant l'épreuve des (M. Casey), 133.
- Huile de Kerosène.*
Saisie de l'—à la douane—Interpel., M. Borden; M. Howell, 153.
- Hull.*
Incendie de—Octroi de secours, 1704.
- Ile du Cap-Nègre.*
Demande de documents au sujet de l'amélioration, etc., du havre de l' (M. Robertson, Shelburne), 503.
- Ile Croucher, N.-E.*
Phare sur l'—Interpel., M. Daly; M. Pope (Queen, I. P.-E.), 1050.
- Ile Pelée.*
Demande de documents au sujet du service de la malle à l' (M. Oliver), 494.
- Ile de Pierre (Stony Island.)*
Demande de documents au sujet d'un havre de refuge à l' (M. Robertson, Shelburne), 178.
Havre à l'—Interpel., M. Robertson (Shelburne); M. Langevin, 301.
- Ile du Prince-Edouard.*
Demande de documents au sujet de la réclamation de l'—concernant l'indemnité des pêcheries (M. Brecken), 127.
Embranchement de chemin de fer jusqu'à Campbellton, 302.
Communication par chemin de fer à l', 569.
Embranchement de chemin de fer de Rustico, 576.
Jonction de chemin de fer à l'—Interpel., Sir Albert J. Smith; Sir Charles Tupper, 593.
Demande de documents au sujet des chemins de fer de l'—et de l'Intercolonial, tarif du fret (M. Hackett), 883.
Chemin de fer de l'—Interpel., M. Muttart; Sir Charles Tupper, 1662.
Traitements des juges de la cour suprême dans l', 1859.
- Ile-au-Sable.*
Communication télégraphique à l'—Interpel. M. Robertson (Shelburne); Sir John A. Macdonald, 80.
- Immigrants.*
Débarquement des, 198, 233.
- Immigration.*
Demande de documents au sujet des brochures concernant l' (M. Trow), 496, 816.
- IMMIGRATION.**
Bill (No. 58) à l'effet d'amender l'acte concernant l' (M. Fleming), 1ère lecture, 448.
- Immigration chinoise.*
Nomination d'un comité spécial concernant l', 1675.
- Importation du grain en entrepôt.*
Demande de documents concernant l' (M. Mackenzie), 149.
- Impressions.*
Observations au sujet du rapport du comité des, 2028.
- Impression des bills.*
Observations au sujet de l', 78.
- Impressions confidentielles.*
Demande de documents concernant les (M. Ross, Middlesex-Ouest), 149.
- Impressions des départements.*
Demande de documents relatifs aux (M. Ross, Middlesex-Ouest), 54.
- Impressions du gouvernement.*
Enquête au sujet du contrat pour les, 232, 2033.
Contrat des, 2062.
- Impressions publiques.*
Demande de documents concernant les réclamations de McLean, Roger et Cie pour dommages causés par la violation de leur contrat pour les (M. Kirkpatrick), 149.

Indes Occidentales.

Communications au moyen de navires à vapeur avec les—Interpel., M. Domville; Sir John A. Macdonald, 479.

Indemnité des sauvages.

Demande de documents au sujet du paiement de l' (M. Mills), 178.

Indemnité des pêcheurs.

Réclamation de l'Île du Prince-Edouard au sujet de l', 127.

Réclamations des provinces maritimes au sujet de l', 789, 986, 1186.

Inspecteurs de bureaux de poste.

Demande de documents au sujet des (M. Bourbeau), 746.

Inspecteurs des poids et mesures.

Remise des contributions des—au fonds de retraite—Interpel., M. Oliver; M. Baby, 154.

Demande de documents concernant les (M. Casey), 309.

Demande de documents au sujet des contributions des—au fonds de retraite (M. Oliver), 344.

INSPECTION GÉNÉRALE.

Bill (No. 84) afin d'amender l'acte de l'—de 1874, et l'acte qui l'amende, (M. Baby), 1ère lecture, 941; 2e et 3e, 1898.

Inspection du poisson.

Examen des résolutions concernant l', 655.

Instructeurs pour les sauvages.

Demande de documents au sujet de la nomination des, (M. Mills), 344.

Intercolonial.

Demande de documents au sujet des employés d'une partie du chemin de fer l' (M. Grandbois), 55.

Accidents sur l', 58.

Destitutions et nominations d'employés sur l', 135.

Employés de l'—à Moncton, etc., 137.

Matériel roulant de l'—attendant des réparations, 138.

Demande de documents au sujet des employés de l' (M. Landry), 175.

Jonction de l'—à Québec—Interpel., M. Vallée; Sir Charles Tupper, 197.

Demande de documents au sujet des officiers et employés du chemin de fer l' (M. Costigan), 344.

Embranchement à Lévis, 450.

Demande de documents au sujet des ouvriers employés à certains travaux sur la section de l'—depuis Lévis jusqu'à la Rivière-du-Loup, etc. (M. Landry), 503.

Station Elgin, comté de l'Islet—Interpel., M. Casgrain; Sir Charles Tupper, 593.

Demande de documents au sujet des passages gratuits sur l' (M. Burpee, Sunbury), 824.

Demande de documents au sujet des chemins de fer l'—et de l'Île du Prince-Edouard (M. Hackett), 883.

Demande de documents au sujet de la fourniture de serre-écrous (*nut locks*) pour le chemin de fer l' (M. Anglin), 950.

Demande de documents au sujet du transport du sucre sur l' (M. Anglin), 951.

Intercolonial.—Suite.

Demande de documents au sujet du bois de construction acheté pour l'usage de l' (M. Anglin), 1241.

Matériel de l'Intercolonial sur le chemin de fer de Lévis et Konnebec—Interpel., M. Laurier; Sir Charles Tupper, 1859.

INTÉRÊT.

Bill (No. 15) fixant le taux de l'—et prohibant l'usure dans la province de Québec (M. Méthot), 1ère lecture, 113.

Intérieur.

Demande des arrêtés du conseil touchant le revenu de l'—qui n'ont pas été imprimés (M. Paterson, Brant-Sud), 344.

INTÉRIEUR.

Bill (No. 7) amendant et refondant les actes concernant le revenu de l' (M. Baby), 1ère lecture, 56; 2e, 998; examiné en comité, 1011; 3e, 1700.

Interpellations.

Violation des privilèges de la Chambre à la dernière session, 4.

Aide au chemin de fer *Ontario Pacific Junction*, 45.

Constitutionnalité de l'acte de tempérance 1878, 45.

Contrats de la Colombie britannique pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, 46.

Représentation du Canada à Londres, 46.

Contrats pour les impressions du parlement, 46.

Limites entre Ontario et les territoires de l'Ouest, 46.

Aide du gouvernement impérial au chemin du Pacifique, 56.

Secours à l'Irlande, 56.

Communication télégraphique à l'Île-au-sable, 80.

Douane et bureau de poste de Stratford, 80.

Cessions de terres aux mineurs dans le Manitoba, 80.

Recensement, 127.

Quai de Rimouski, 153.

Commission des terres du chemin de fer du Pacifique, 153.

Réparations au quai de Port-Hood, 153.

Destitution de D. H. Waterbury, 153.

Canal de Beauharnois, 153.

Saisie de l'huile de kerosène à la douane, 153.

Remise des contributions des inspecteurs des poids et mesures au fonds de retraite, 154.

Phares flottants sur les bancs de sable de la rivière Fraser, C.-B., 154.

Amélioration du havre de Cascumpec, 154.

Remises de droits sur le maïs, 196.

Phare à la Pointe-au-Sable, 196.

Jonction de l'Intercolonial à Québec, 197.

Brise-lames à Cherry-Point, 197.

Taux de fret uniformes sur le Grand-Tronc, 197.

Dragage à l'embouchure de la rivière Rouge, 197.

Travaux du havre de la baie de Scott, 197.

Réclamations du Nouveau-Brunswick, 197.

Brise-lames à la baie Fortune, 232.

Travaux à Souris, I.P.E., 232.

Budget, 264.

Banque et circulation monétaire, 279.

Interpellations.—Suite.

Inspection du hareng fumé, 301.
 Inspecteurs des poids et mesures dans la Nouvelle-Ecosse, 301.
 Havre à Stony Island, 301.
 Quai de Roche Bay, 302.
 Navigation de l'Assomption, 302.
 Codification des lois criminelles, 302.
 Réparations du havre de Port Credit, 302.
 Raffinerie de sucre à Halifax, 302.
 Nouvelles stations de chemin de fer dans Québec, 302.
 Phare de Port Stanley, 375.
 Amélioration du havre de Toronto, 375.
 Brise-lames à Phillipsburgh, 375.
 Canal de Huron et Ontario, 411.
 Extension des limites du Manitoba, 411.
 Agent d'immigration à Saint-Boniface, 411.
 Edifices provinciaux du Manitoba, 411.
 Indes occidentales; communications au moyen de navires à vapeur, 479.
 Assurance du gouvernement sur la vie, 479.
 Quai public de Cocagne, Kent, N.-B., 479.
 Havre de l'île du Cap-Nègre, 479.
 Sifflet d'alarme au havre de Shelburne, 479.
 Cloche d'alarme du havre Fourché, 479.
 Canal des Cèdres, 479.
 Stations du chemin de fer dans le comté de Montmagny, 479.
 Navigation entre London et Chatham, Ont., 479.
 Havre de Bouctouche, Kent, N.-B., 566.
 Monnaie fractionnaire, 566.
 Prison dans le district de Kiwatin, 566.
 Evaluator de quincaillerie à la douane de Montréal, 566.
 Bureaux du gouvernement à Chatham, Ont., 566.
 Admission du bétail canadien en franchise à Terre-neuve, 566.
 Compagnie de garantie du Canada, 593.
 Intercolonial; station Elgin, comté de l'Islet, 593.
 Exercices de la milice, 593.
 Revue des troupes à Québec le 24 mai prochain, 593.
 Jonction de chemin de fer à l'île du Prince Edouard, 593.
 Ouverture de la navigation du canal Welland, 786.
 Brise-lames de la baie Jordan, comté de Shelburne, 787.
 Bac à vapeur de Caughnawaga—Jetée à Lachine, 787.
 Service postal sur le chemin de fer Wellington, Grey et Bruce, 787.
 Emission fractionnaire, 787.
 Minéraux des cantons de l'Est, 787.
 Amélioration au havre de Belle-Rivière, Queen, I.P.E., 788.
 Tabac canadien, 788.
 Brochures sur la culture du sol, 788.
 Entrée du havre Rustico, Queen, I.P.E., 788.
 Accusations contre B. W. Pearse, Colombie britannique, 788.
 Quai de Matane, 788.
 Agents racoleurs des chemins de fer américains, 788.
 Terres du gouvernement à Sorel, 789.
 Quai de la Baie-Saint-Paul, 789.

Interpellations.—Suite.

Fonds de retraite, 878.
 Union commerciale avec les Etats-Unis, 878.
 Rapports de syndics officiels, 878.
 Terres du Manitoba, 878.
 Pont du Côteau, 742.
 Certificats de terres dans le Nord-Ouest, 743.
 Permis de couper du bois sur les terres de la couronne dans le Manitoba, 943.
 Perception des droits de douane dans les territoires du Nord-Ouest, 943.
 Circulation des trains du chemin de fer canadien du Pacifique au Manitoba, 943.
 Permis de pêche pour le hareng dans les provinces maritimes, 1049.
 Pêche du homard à la Nouvelle-Ecosse, 1049.
 Bouée du havre de Lockport, Shelburne, N.-E., 1049.
 "Eglise établie," 1049.
 Pêcheurs dans la détresse, Guysborough, N.-E., 1049.
 Juridiction des magistrats à Kiwatin, 1049.
 Colons du Manitoba, 1049.
 Phare sur le rocher de Jeddore, N.-E., 1050.
 Importation du bétail américain, 1050.
 Phare sur l'île Croucher, N.-E., 1050.
 Célébration de la fête de la reine à Québec, 1167.
 Contrat de la malle à Lévis, 1167.
 Immigration de fermiers anglais, 1167.
 Ponts internationaux sur la rivière Saint-Jean, N.-B., 1167.
 Amélioration de la rivière Saint-Maurice, 1167.
 Privilège de pêche sur la rivière des Outaouais, 1168.
 Protection des garde-freins sur les chemins de fer, 1284.
 Sandford Fleming, 1284.
 Prix des rapports concernant la marine et les pêcheries, 1284.
 Lois de naturalisation, 1284.
 Pont sur la rivière Saint-Jean, N.-B., 1385.
 Commissions des havres, 1385.
 Importations de thé, 1385.
 Chemin de fer canadien du Pacifique, 1661.
 Stations du chemin de fer du gouvernement, 1661.
 Prix des rapports du département de la marine, 1661.
 Distribution des terres du Manitoba, 1662.
 Destitution du maître de poste de St.-Romuald, 1662.
 Indemnité à Madame Garrett, 1662.
 Chemin de fer de l'île du Prince Edouard, 1662.
 Traverse de Cross-Point, 1662.
 Réforme du service civil, 1808.
 Pêcheries de la rivière Gaspereau, N.-E., 1858.
 Agences de billets pour le Manitoba, 1859.
 Matériel de l'Intercolonial, sur le chemin de fer de Lévis et Kennebec, 1859.
 Bureaux de poste dans les villages, 2027.
 Juge de la cour de comté de Lambton, 2027.

Inverness.

Destitution d'employés des pêcheries dans le comté d', 158.

Irlande.

- Secours à l'—Interpel., M. Mackenzie; Sir John A. Macdonald, 56.
 Message de S. E. concernant le secours aux pauvres d', 59.
 Demande d'un crédit pour le secours aux pauvres d' (*Sir John A. Macdonald*), 124.
 Message du sénat—au sujet du secours aux pauvres d', 302.
 Remarques au sujet du secours à l' (*M. Gault*), 745.
 Message de S. E. transmettant les remerciements du gouvernement de S. M. pour le secours envoyé à l', 2069.

Jeddore, N.-E.

- Demande de documents au sujet du dragage d'un chenal dans le havre de (*M. Kaulbach*), 374.
 Phare sur le rocher de—Interpel., M. Daly; M. Pope (*Queen, I. P. E.*), 1050.

Journaux.

- Erreurs corrigées dans les rapports de certains, 449.

Juges.

- Rapport des—nommés pour la décision des pétitions d'élection, 1, 44.
 Nouveaux—de la cour supérieure dans la Colombie britannique, 113.

Juge de comté de Leeds et Grenville.

- Demande de documents au sujet de la charge de (*M. Blake*), 482.

Juges de la Colombie britannique.

- Demande de documents au sujet des causes jugées par les différents (*M. Blake*), 344.

JUGES DE LA COUR SUPRÊME À LA COLOMBIE BRITANNIQUE.

- Bill (No. 44) concernant les (*M. McDonald, Pictou*), 1ère lecture, 266; 2e, 449; 3e, 939.

Justice.

- Subsides pour l'administration de la, 1012.

Kaministiquia.

- Demande d'un rapport au sujet de la profondeur de l'eau à l'embouchure de la rivière (*M. Plumb*), 159.

Kamouraska.

- Demande de documents au sujet des sommes payées aux juges nommés pour le district de (*M. Landry*), 1412.

Kerosène.

- Saisie de l'huile de—à la douane—Interpel., M. Borden; M. Bowell, 153.

Kivatin.

- Demande de documents au sujet des limites à bois à (*M. Drew*), 503.
 Prison dans le district de—Interpel., M. Royal; M. McDonald, 566.
 Juridiction des magistrats à—Interpel., M. Royal; M. McDonald (*Pictou*), 1049.

Lac du Diable.

- Reconstruction de la digue dite "Dominion" au, 566.

Lac Porter.

- Demande de documents au sujet de l'ouverture d'un chenal du—jusqu'à la mer, (*M. Kaulbach*) 374.

Lac Saint-Jean.

- Demande de documents au sujet de la compagnie du chemin de fer de Québec au (*M. Vallée*), 166.

Lachine.

- Jetée à l'—Interpel., M. Bergeron; M. Langevin, 787.

Lambton.

- Juge de la cour de comté de Lambton—Interpel., M. Robertson (*Hamilton*); M. McDonald (*Pictou*), 2027.

Leeds et Grenville.

- Demande de documents au sujet de la charge de juge de comté de (*M. Blake*), 482.

Législation.

- Subsides pour la, 1035.
 Demande de documents au sujet de la (*M. Mackenzie*), 1413.

Lennox.

- Motion pour déférer une requête demandant qu'il soit déclaré que Edmond Hooper n'a pas qualité pour représenter la circonscription électorale de, 195, 277, 375, 391.

Lévis.

- Embranchement de l'Intercolonial à, 480.
 Contrat de la malle à—Interpel., M. Larue; M. Langevin, 1167.

Lignes télégraphiques entre la rivière Rouge et Battleford.

- Demande de documents au sujet des (*M. Schultz*), 1413.

Limites du Manitoba.

- Extension des—Interpel., M. Royal; M. Langevin, 411.

Limites à bois au Manitoba, etc.

- Demande de documents au sujet des (*M. Drew*), 503.

Limite nord-ouest d'Ontario.

- Demande de documents au sujet de la (*M. Cameron, Huron-Sud*), 172.

Limites d'Ontario.

- Interpel., M. Blake; Sir John A. Macdonald, 46.

- Question des, 59, 80.

- Vote sur la motion concernant les, 101.

LIMITES ENTRE ONTARIO ET LES TERRITOIRES DE L'OUEST.

- Bill (No. 9) relatifs aux (*M. Mills*), 1ère lecture, 59.

Lockport, N.-E.

- Bouée du havre de—Interpel., M. Robertson, (*Shelburne*); M. Pope, (*Queen, I. P. E.*), 1049.

Loi criminelle.

- Examen du bill amendant la, 474, 593.

Lois criminelles.

- Codification des—Interpel., M. Perreault; M. McDonald (*Pictou*), 302.

LOIS DE MILICE.

- Bill (No. 70) amendement les (*M. Masson*), 1ère lecture, 580; 2e, 987; examiné en comité et 3e, 1696.

London.

Représentation du Canada à, 46, 1899.

Demande de documents au sujet des agents du Canada à (*Sir Richard Cartwright*), 177.

Agent canadien à, 1899.

Mackay vs. Glen.

Jugement de la cour supérieure dans l'appel de—élection contestée, 4.

Macdonell, John A.

Assignment de—à comparaître à la barre de la Chambre, 44.

Audition et décision de l'affaire, 181.

Excuses de—à la Chambre, 182.

Mackenzie, M.

Retraite de—comme chef de l'opposition, 1854.

Malle entre Victoria et San Francisco.

Contrat pour le transport de la, 491.

Demande de documents au sujet des soumissions pour le transport de la (*M. DeCosmos*), 910.

Malle à File Pelée.

Demande de documents au sujet du service de la (*M. Olivier*), 494.

Malle entre Evelyn et London.

Demande de documents au sujet du transport de la (*M. Olivier*), 499.

Manitoba.

Importation de bestiaux dans le, 54.

Cessions aux mineurs dans le,—Interpel., *M. Schultz*; *Sir John A. Macdonald* 80.

Demande de documents au sujet des ventes de terres publiques dans le (*M. Anglin*), 155.

Demande de documents au sujet des terres publiques vendues en 1879 dans le (*M. Charlton*), 177.

Demande de documents au sujet des frais de publication des règlements concernant les terres publiques du (*M. Mills*), 178.

Demande de documents au sujet des personnes qui occupent sans titre des terres de la première réserve du chemin de fer du Pacifique au (*M. Ryan, Marquette*), 344.

Construction des édifices provinciaux du,—Interpel., *M. Royal*; *M. Langevin*, 411.

Extension des limites du—Interpel., *M. Royal*; *M. Langevin*, 411.

Nomination d'un agent d'émigration à Saint-Boniface—Interpel., *M. Royal*; *M. Pope*, 411.

Demande de documents au sujet des limites à bois au (*M. Drew*), 503.

Terres de—Interpel., *M. Royal*; *Sir John A. Macdonald*, 878.

Permis de couper du bois sur le terres de la couronne dans le—Interpel., *M. Royal*; *Sir John A. Macdonald*, 943.

Circulation des trains du chemin de fer canadien du Pacifique au—Interpel., *M. Royal*; *Sir Charles Tupper*, 943.

Colons de—Interpel., *M. Royal*; *Sir John A. Macdonald*, 1949.

Demande de documents au sujet de certains conflits de réclamation pour des terres dans le (*M. Ryan, Marquette*), 1412.

Manitoba.—Suite.

Demande de documents au sujet de concessions de terres dans la paroisse de Saint-Pierre, à (*M. Ryan, Marquette*), 1412.

Demande de documents au sujet des expropriations de terrains à (*M. Ryan, Marquette*), 1413.

Distribution des terres du—Interpel., *M. Royal*; *Sir John A. Macdonald*, 1662.

Agence de billets pour le—Interpel., *M. Laurier*; *Sir Charles Tupper*, 1859.

“MANITOBA SOUTH WESTERN COLONIZATION RAILWAY COMPANY.”

Bill (No. 63) à l'effet d'étendre les pouvoirs de la compagnie dite (*M. Schultz*), 1ère lecture, 504; 2e, 587; 3e, 1736.

Mais.

Remise de droits sur le—Interpel., *M. Casey*, *M. Bowell*, 196.

Demande de documents au sujet de la remise des droits sur le (*M. Cusry*), 329.

MAISON DE RÉFORME D'ONTARIO POUR LES GARÇONS.

Bill (No. 98) concernant la (*M. McDonald, Pictou*), 1ère lecture, 1244; examiné en comité, 1701; 2e et 3e, 1701.

MAISON DE RÉFORME POUR LES JEUNES DÉLINQUANTS DANS L'ILE DU PRINCE EDOUARD.

Bill (No. 99) concernant la (*M. McDonald, Pictou*), 1ère lecture, 1244; 2e et 3e, 1704.

MAISON DE LA TRINITÉ ET COMMISSION DU HAVRE DE MONTREAL.

Bill (No. 123) amendant les actes relatifs à la (*M. Pope, Queen, I.P.E.*), 1ère lecture, 1960; 2e et 3e, 2045.

Maitres de poste des ciées, villes et villages.

Demande de documents au sujet des instructions données aux (*M. Fleming*), 178.

Maitres de poste de Sainte-Catherine, etc.

Demande de documents au sujet des (*M. Stephenson*), 177.

Maitre de poste de Matane.

Demande de documents au sujet de la destination du (*M. Fiset*), 579.

MARIAGE ENTRE BEAUX-FRÈRES ET BELLES-ŒURS.

Bill (No. 5) légalisant le (*M. Girouard, Jacques-Cartier*), 1ère lecture, 44; retiré, 195.

Bill (No. 30) à l'effet de légaliser le (*M. Girouard, Jacques-Cartier*), 1ère lecture, 195; 2e, 287; examiné en comité, 587, 960; 3e, 1394.

Mariage entre beaux frères et belles-sœurs.

Demande d'imprimer dans les procès verbaux de la Chambre une pétition relative au, 608.

Marine.

Prix des rapports du département de la—Interpel., *M. Houde*; *M. Pope* (*Queen, I. P. E.*), 1661.

Marine et pêcheries.

Prix des rapports concernant la—Interpel., *M. Tassé*; *M. Pope* (*Queen, I. P. E.*), 1384.

Massue, M.

Pétition contre l'élection de, 1959.

Matane.

Demande de documents au sujet de la destination du maître de poste de, etc. (*M. Fiset*), 579.

Quai de—Interpel., *M. Fiset*; *M. Langevin*, 788.

Demande de documents au sujet des matériaux achetés pour l'achèvement du quai de (*M. Fiset*), 1412.

Matériaux servant à la construction des navires.

Demande de documents au sujet du remboursement promis des droits sur les (*M. Weldon*), 149.

McLean, Roger et Cie.

Demande de documents concernant les réclamations de (*M. Kirkpatrick*), 149.

MEMBRES DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

Bill (No. 6) amendant l'acte concernant l'élection des (*M. Bolduc*), 1ère lecture, 56; 2e rejetée, 230.

MEMBRES DES CONSEILS LÉGISLATIFS ET DES ASSEMBLÉES LÉGISLATIVES DU CANADA.

Bili (No. 59) à l'effet d'abroger l'acte déclarant inhabiles à siéger et à voter dans la Chambre des Communes les (*M. Ouimet*), 1ère lecture, 448.

Message.

De S. E. requérant la présence de la Chambre au Sénat, 1, 986, 1892, 2071.

De S. E. concernant la révocation de l'ex-lieutenant-gouverneur de Québec, 45.

De S. E. concernant le secours à l'Irlande, 59.

De S. E. concernant l'adresse en réponse au discours du Trône, 111.

Du sénat concernant le secours à l'Irlande, 302.

Du sénat au sujet de l'accident arrivé à S. E. et à la princesse Louise, 302.

De S. E. en réponse à l'adresse du sénat et de la Chambre des Communes au sujet de l'accident arrivé à Leurs Excellences, 478.

De S. E. concernant le budget, 478.

De S. E. concernant la nomination de Sir A. T. Galt comme chargé d'affaires du Canada en Angleterre, 939.

De S. E. concernant l'incendie de Hull, 1704.

De S. E. concernant le budget supplémentaire, 1958.

De S. E. transmettant les remerciements du gouvernement de S. M. pour l'aide accordée aux pauvres d'Irlande, 2069.

Mesures du gouvernement.

Résolutions concernant les, 1808.

Milice.

Exercice de la—Interpel., *M. Caron*; *M. Masson*, 593.

Minerais de fer exporté d'Ontario.

Demande de documents au sujet du (*M. Denville*), 1413.

Mineurs.

Concessions de terres aux—dans le Manitoba, 90.

Miramichi.

Demande de documents au sujet des rets saisis sur la rivière (*M. Snowball*), 824.

Moncton.

Employés de l'Intercolonial à, etc., 137.

Mongenais, J. B.

Indemnité de M., 2370.

Monnaie fractionnaire.

Interpel., *M. Farrow*; Sir Samuel L. Tilley, 566.

Montmagny.

Stations du chemin de fer dans le comté de—Interpel., *M. Landry*; Sir Charles Tupper, 479.

Montmorency.

Nouveau bref d'élection pour la circonscription électorale de, 1.

Nouveau député élu pour représenter la circonscription électorale de, 1.

Mount Pleasant.

Demande de documents au sujet de la nomination d'un maître de poste à (*M. Williams*), 1241.

Murray.

Demande de documents concernant le canal (*M. Keeler*), 58.

Navigation entre London et Chatham, Ont.

Amélioration de la,—Interpel., *M. Stephenson*; *M. Langevin*, 479.

NAVIGATION DE SAINT-CLAIR ET DU LAC ÉRIÉ.

Bill (No. 31) constituant la compagnie de (*M. Stephenson*), 1ère lecture, 231; 2e, 282; 3e, 787.

NAVIGATION DANS LES EAUX CANADIENNES.

Bill (No. 121) relatif à la (*M. Pope, J.P.E.*), 1ère lecture, 1930; 2e et 3e, 2045.

Navires.

Demande de documents au sujet du remboursement promis des droits sur les matériaux servant à la construction des, etc. (*M. Weldon*), 149.

Demande de documents au sujet des—qui ont transporté des cargaisons au terminus du Pacifique, à Fort William (*M. Plumb*), 177.

Naturalisation.

Lois de—Interpel., *M. Kranz*; Sir John A. Macdonald, 1385.

Negro-Point.

Demande de documents au sujet du bris—lames de (*M. Weldon*), 149.

Non-confiance.

Motion de, 1810, 1863.

Nord-Ouest.

Importation des bestiaux dans les territoires du, 54.

Ventes de terres publiques dans les territoires du, 154.

Nord-Ouest.—Suite.

- Colonisation des terres fédérales dans le, 886.
 Certificats de terres dans le—Interpel., M. Royal; Sir John A. Macdonald, 943.
 Perception des droits de douane dans les territoires du—Interpel., M. Royal; M. Bowell, 943.
 Demande de documents au sujet de la police à cheval du (*M. Stephenson*), 947; (*M. Courso*), 986; (*M. Royal*), 1672, 1673.

"Northern Light."

- Demande de documents concernant les services du (*Sir Albert J. Smith*), 806; (*M. Hackett*), 889.

Nouveau-Brunswick.

- Réclamations du—contre le Canada—Interpel., M. Burpee (*Sunbury*); Sir Samuel L. Tilley, 197.
 Demande de documents au sujet des réclamations du (*M. Burpee, Sunbury*), 577.
 Commerce de bestiaux avec la Grande-Bretagne, 805.
 Demande de documents au sujet des comptes des commissaires des sauvages pour le (*M. Snowball*), 824.
 Ponts internationaux sur la rivière Saint-Jean—Interpel., M. Costigan; M. Langevin, 1167.
 Demande de documents au sujet de la somme de \$4,500 octroyée pour venir en aide aux sauvages du (*M. Gillmor*), 1412.

Nouvelle-Ecosse.

- Demande de documents au sujet de l'exploration géologique dans la (*M. Robertson, Shelburne*), 957.

Nouvelles stations de chemin de fer dans Québec.

- Interpel., M. Landry; Sir Charles Tupper, 302, 479.
 Demande de documents au sujet des—dans les comtés de Lévis, Bellechasse et Montmagny, (*M. Landry*), 500.

Obligations 6 pour 100 en circulation au Canada.

- Demande de documents au sujet des (*Sir Richard J. Cartwright*), 56.

Observations.

- Par M. Mackenzie, au sujet d'une violation des privilèges de la Chambre à la dernière session, 4.
 Par M. Blake, concernant l'impression des bills, 78.
 Par M. Holton, concernant les avis de présentation de bills, 78.
 Par M. Mackenzie, au sujet d'un accident arrivé à S. E. et à la princesse Louise, 111.
 Par M. Charlton, au sujet de la ventilation de la Chambre, 180.
 Par M. Kirkpatrick et autres, au sujet du député de Lennox, 277.
 Par M. Sproule, au sujet de son siège en Chambre, 344.
 Par M. Casey, au sujet du député de Lennox, 375.
 Par M. Dawson, au sujet d'un rapport erroné publié dans un journal de Toronto, 449.

Observations.—Suite.

- Par M. Landry, au sujet d'un rapport erroné publié dans le *Citizen* d'Ottawa, 449.
 Par M. Ross, au sujet de l'impression d'un document parlementaire, 565.
 Par M. Trow, au sujet de sa brochure sur le Manitoba, etc., 1048.
 Par M. Orton, au sujet d'un rapport du *Mail*, 1048.
 Par M. Brecken, au sujet des traitements des juges de la cour suprême dans l'Île du Prince Édouard, 1859.
 Par M. Mousseau, au sujet du député de Richelieu, 1959.
 Par M. Pope (Queen, I. P. E.), au sujet des capitaines et seconds sur les eaux navigables à l'intérieur, 1960.
 Par M. Schultz, au sujet des réclamations de la Cie de la Baie-d'Hudson, 1977.
 Par M. Bannerman, au sujet du rapport du comité des impressions, 2028.
 Par Sir John A. Macdonald, concernant des réponses à des questions de la Chambre, 2062.
 Par Sir John A. Macdonald, concernant la clôture de la session, 2070.

OFFENSES CONTRE LA PERSONNE.

- Bill (No. 103) à l'effet d'amender l'acte concernant les (*M. McDonald, Pictou*), 1ère lecture, 1500; 2e et 3e, 1704.

"Ontario Pacific Junction."

- Aide au chemin de fer, 45.

Opposition.

- Chef de l', 1854.

Outaouais.

- Privilège de pêche sur la rivière des—Interpel., v. Cockburn (Northumberland-Ouest), et autres; M. Pope (Queen, I. P. E.), 1168.

Ordre permanent.

- Demande d'un—au sujet des états financiers (*M. Mackenzie*); 134, 284.

Ordres de la Chambre.

- Dépenses encourues par les personnes envoyées en Angleterre ou ailleurs depuis le 1er novembre 1878 (*M. Cameron, Huron-Sud*), 55.
 Employés d'une partie de l'Intercolonial (*M. Grandbois*), 55.
 Exportations et importations du Canada (*Sir Richard J. Cartwright*), 55.
 Recettes et dépenses du Canada (*Sir Richard J. Cartwright*), 55.
 Cargaisons de thé en transit pour le Canada (*Sir Richard J. Cartwright*), 55.
 Dépôts au crédit du Canada, etc. (*Sir Richard J. Cartwright*), 55.
 Remise de droits (*M. Fleming*), 55.
 Résumé des dépenses, etc. (*Sir Richard J. Cartwright*), 55.
 Principales classes d'exportations et d'importations par province, etc. (*Sir Richard J. Cartwright*), 55.
 Sucre reçu aux principaux ports d'entrée du Canada (*Sir Richard J. Cartwright*), 55.
 Obligations 6 pour 100 en circulation au Canada (*Sir Richard J. Cartwright*), 56.
 Emprunt de £3,000,000 sterling à Londres (*Sir Richard J. Cartwright*), 56.

Ordres de la Chambre.—Suite.

- Brise-lames de Negro-Point, à Saint-Jean (*M. Weldon*), 149.
- Farines importées, etc. (*M. Weldon*), 149.
- Charbon et coke importés, etc. (*M. Weldon*), 149.
- Thés importés des E.-U. (*M. Weldon*), 149.
- Vieux rails et fer de rebut vendus par le gouvernement (*M. Weldon*), 149.
- Résignation du syndic officiel du district de Shelburne, N.-E., etc. (*M. Robertson, Shelburne*) 149.
- Syndics officiels nommés à certaines époques, etc. (*M. Cameron, Huron-Sud*), 149.
- Recettes et dépenses en vertu de l'acte des poids et mesures, etc. (*M. Ross, Middlesex-Ouest*), 149.
- Impressions confidentielles (*M. Ross, Middlesex-Ouest*), 149.
- Reclamations de MacLean, Roger et Cie., pour dommages causés par la violation de leur contrat pour les impressions publiques, etc. (*M. Kirkpatrick*), 149.
- Dépenses encourues par des personnes envoyées en Angleterre, etc. (*M. Robertson, Hamilton*), 177.
- Entrepôt de vérification de Montréal (*M. Desjardins*), 177.
- Nominations, déplacements ou mise à la retraite d'employés du gouvernement, etc. (*M. Oliver*), 177.
- Navires qui ont transporté des cargaisons au terminus du Pacifique, à Fort William (*M. Plumb*), 177.
- Rémunération des maîtres de poste de St.-Catherine, etc., etc. (*M. Stephenson*), 177.
- Explorations à Trois-Pistoles en vue d'y ériger un quai (*M. Grandbois*), 177.
- Sommes entre les mains d'agents ou autres à Londres (*Sir Richard J. Cartwright*), 177.
- Exploration de la rivière des Français (*M. Vallée*), 177.
- Ingénieurs et autres sur le Pacifique (*M. Trow*), 177.
- Terres publiques vendues en 1879 dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest (*M. Charlton*), 177.
- Frais de publication des règlements concernant les terres publiques dans le Manitoba et le Nord-Ouest (*M. Mills*), 178.
- Paiement de l'indemnité des sauvages (*M. Mills*), 178.
- Peaux vertes importées au Canada (*M. Landry*), 178.
- Ecorce de pruche exportée aux E.-U. (*M. Landry*), 178.
- Réparation du havre de refuge à Rondeau (*M. Stephenson*), 178.
- Gardiens du phare du havre de Rondeau (*M. Stephenson*), 178.
- Dépenses imprévues (*M. Charlton*), 178.
- Annonces du gouvernement (*M. Fleming*), 178.
- Commission des frontières d'Ontario (*M. White, Cardwell*), 178.
- Sucre importé au Canada (*M. White, Cardwell*), 178.
- Havre de refuge à l'île de Pierre (Stony Island), (*M. Robertson, Shelburne*), 178.
- Compagnies d'assurance (*M. Colby*), 178.

Ordres de la Chambre.—Suite.

- Instructeurs, etc., nommés pour enseigner l'agriculture aux sauvages (*M. Mills*), 344.
- Contributions des inspecteurs des poids et mesures au fonds de retraite avant le 1er octobre 1879 (*M. Oliver*), 344.
- Officiers et employés de l'Intercolonial, etc. (*M. Costigan*), 344.
- Causes jugées par les différents juges de la Colombie britannique (*M. Blake*), 344.
- Relevés hydrauliques dans le comté de Prince en vue d'y faire des améliorations aux havres (*M. Hackett*), 503.
- Vétérans de 1812 (*M. Mousseau*), 503.
- Dépenses inscrites sous le titre "Divers" dans les comptes de l'année dernière (*M. Charlton*), 503.
- Tabac saisi dans le comté de Charlevoix (*M. Perreault*), 503.
- Recettes et dépenses imputables au fonds consolidé, etc. (*Sir Richard J. Cartwright*), 503.
- Ouvriers employés à certains travaux sur la section du l'Intercolonial entre Lévis et la Rivière-du-Loup (*M. Landry*), 503.
- Explorations à la Baie-Saint-Paul, comté de Charlevoix, en vue d'y ériger un quai (*M. Perreault*), 503.
- Deniers payés à la Cie de la Baie-d'Hudson, etc. (*M. Drew*), 503.
- Demandes pour concessions de limites à bois à Manitoba, etc., etc. (*M. Drew*), 503.
- Opérations du bateau-remorqueur le *Sultan*, de Miramichi, pendant le saison dernière, etc. (*M. Snowball*), 503.
- Plaintes contre M. Armstrong, inspecteur de cuir et de peaux vertes pour Toronto (*M. Robinson*), 591.
- Pont sur la rivière Rouge, à Winnipeg (*M. Schultz*), 591.
- Pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Jean (*M. Kirkpatrick*), 591.
- Instructions données au surintendant des sauvages, etc. (*M. Drew*), 824.
- Subvention d'une ligne de steamers entre Québec et les provinces maritimes (*M. DeCosmos*), 824.
- Subvent ou d'une ligne de vapeurs entre le Canada et le Brésil (*M. DeCosmos*), 824.
- Pas-ages gratuits sur l'Intercolonial (*M. Burpee, Sunbury*), 824.
- Rets saisis sur la rivière Miramichi, 1879 (*M. Snowball*), 824.
- Comptes du curc-môle à vapeur le *Saint-Laurent* (*M. Snowball*), 824.
- Comptes des commissaires des sauvages pour le Nouveau-Brunswick (*M. Snowball*), 824.
- Soumissions pour le transport des malles entre Victoria et San-Francisco (*M. DeCosmos*), 910.
- Police à cheval du Nord-Ouest (*M. Coursol*), 986.
- Charge de juge puisné dans les comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry (*M. Macdonell, Lunark-Nord*), 986.
- Section canadienne de l'exposition de Paris (*M. Stephenson*), 986.
- Bois de construction acheté pour l'usage de l'Intercolonial, 1241.
- Nomination d'un maître de poste à Mount-Pleasant, 1241.

Ordres de la Chambre.—Suite.

- Emploi de la somme de \$4,500 octroyée pour venir en aide aux sauvages du Nouveau-Brunswick, 1412.
- Conflits de réclamations pour des terres dans le Manitoba, 1412.
- Matériaux pour achever le quai de Matane, 1412.
- Phare flottant sur le grand banc de Saint-Thomas, 1412.
- Propriété cultivable du gouvernement sur la Grosse-Ile, 1412.
- Bureau de poste de Saint-Charles de Caplan, 1412.
- Explorations au havre Saint-François, N.-E., 1412.
- do au Havre Neuf, N.-E., 1412.
- do à la rivière Sainte-Marie, N.-E., 1412.
- do au havre des Sauvages, N.-E., 1412.
- do à l'anse Brennan, N.-E., 1412.
- Remise de certains droits d'entrée au 33^e bataillon, 1412.
- Bétail tué par des sauvages à Prince-Albert, 1412.
- Concessions de terres dans la paroisse de Saint-Pierre, Man., 1412.
- Sommes payées aux juges dans le district de Kamouraska, 1412.
- Expropriation de terrains à Manitoba, 1413.
- Licence de traverse en faveur de James Quinn, 1413.
- Approvisionnements pour la police à cheval et les sauvages, 1413.
- Officiers-rapporteurs dans le comté de Bellechasse, 1413.
- Lignes télégraphiques entre la rivière Rouge et Battleford, 1413.
- Employés à la quarantaine de la Grosse-Ile, 1413.
- Sucre importé, 1413.
- Minerais de fer exporté d'Ontario, 1413.
- Droits d'importation à la factorie York, etc., 1413.
- Explorations à Bonaventure, 1413.
- Destitution de G. T. Tremblay, 1413.
- Destitution de F. H. Dulac, 1413.
- Expropriation de la propriété de James Taylor, à Manitoba, 1413.
- Cas de séduction jugés en Canada, 1694.
- Réclamations de Maria Wood, 1694.

Pacifique.

- Contrats de la Colombie britannique pour la construction du chemin de fer du—Interpel., M. Blake; Sir Charles Tupper, 46.
- Demande de documents au sujet de l'embranchement de la Baie Georgienne (*M. Cockburn, Muskoka*), 46.
- Demande de documents au sujet du tracé du chemin de fer du (*M. Mackenzie*), 51.
- Demande de documents au sujet des soumissions pour travaux sur le chemin de fer du (*M. Mackenzie*), 55.
- Contrats présentés, 56.
- Aide du gouvernement impérial au chemin de fer du, 56.
- Commission des terres du—Interpel.; M. Blake; Sir John A. Macdonald, 153.

Pacifique.—Suite.

- Demande de documents au sujet des navires qui ont transporté des cargaisons au terminus du chemin de fer du—à Fort William (*M. Plumb*), 177.
- Demande de documents au sujet des ingénieurs et autres sur le chemin de fer du (*M. Troué*), 177.
- Contrat du chemin de fer du, 376, 450, 467.
- Demande de documents au sujet du télégraphe du chemin de fer du (*M. Drew*), 496.
- Demande de documents au sujet du tracé du chemin de fer du (*M. DeCosmos*), 501.
- Circulation des trains du chemin de fer canadien du—à Manitoba—Interpel., M. Royal; Sir Charles Tupper, 943.
- Demande de documents au sujet des expropriations de terrains à Manitoba pour le chemin de fer canadien du (*M. Ryan, Marquette*), 1413.
- Subsides pour la construction du chemin de fer canadien du, 1413, 1466, 1500, 1544, 1593, 1706.
- Construction du chemin de fer du—dans la Colombie britannique—Interpel., M. Bunster; Sir John A. Macdonald, 1661.
- Résolution concernant les terres du chemin de fer du, 2046.
- Ratification de contrat, 2049.

Pâques.

- Ajournement de, 784.

Parlement.

- Overture du, 1.
- Audition des comptes du, 592.
- Prorogation du, 2070.

Paris.

- Demande de documents au sujet de la section canadienne de l'exposition de (*M. Stephenson*), 986.

Paroisse de Saint-Pierre, Man.

- Demande de documents au sujet de concession de terre dans la (*M. Ryan, Marquette*), 1412.

Passe Shippegan, Gloucester, N.-B.

- Demande de documents au sujet du chenal de la (*M. Anglin*), 953.

Péage.

- Droits de—dans le havre de Port Stanley, 134.
- Taux de—pour le flottage des bois de service, 308.

Pearse, B. W.

- Accusations contre—Interpel., M. McInnes; M. Langevin, 788.

Peaux vertes importées.

- Demande de documents concernant les (*M. Landry*), 178.

Pêcheries.

- Demande de documents au sujet de la réclamation de l'île du Prince-Édouard concernant l'indemnité des (*M. Brecken*), 127.
- Demande de documents au sujet de la destitution d'employés des (*M. MacDonnell, Inverness*), 168.
- Indemnité des, réclamations des provinces maritimes, 789, 986, 1186.

Pembina.

Demande de documents au sujet des expropriations de terrains à Manitoba pour l'embranchement de (*M. Ryan, Marquette*), 1413.

Pénitenciers.

Subsides pour les, 1026.

Pénitencier de Dorchester, N.-B.

Condamnés et détenus au — Interpel. Sir Albert J. Smith; *M. McDonald (Pictou)*, 197.

PÉNITENCIER DE DORCHESTER.

Bill (No. 91) intitulé : " Acte concernant le (*M. McDonald, Pictou*), 1ère lecture, 1026; 2e et 3e, 1704.

Petite-Rivière, N.E.

Projet d'un brise-lames à la, 372.

Pétition.

Demande d'imprimer une—dans les procès-verbaux de la Chambre, 608.

Pétitions d'élection.

Ville et canton de Cornwall, Argenteuil et Montmorency, nouveaux brefs, 1.

Pétitions relatives à des bills privés.

Prolongation de la période fixée pour la réception des, 149, 231, 409, 446, 504.

Motions demandant du délai rejetées, 608, 609.

Pétrole.

Inspection du—et de ses produits, 44, 1961, 2012.

PÉTROLE.

Bill (No. 124) à l'effet d'amender l'acte concernant l'inspection du (*M. Baby*), 1ère lecture, 1961; 2e et 3e, 2019.

Phillipsburgh.

Construction d'un brise-lames à—Interpel., *M. Baker*; *M. Langevin*, 375.

Pictou.

Port de, 1895.

Pilotage.

Acte concernant le, 1921.

PILOTAGE.

Bill (No. 116) amendant l'acte concernant le (*M. Pope, Queen, I.P.E.*), 1ère lecture, 1809; examiné en comité, 1921; retiré, 2026.

"Plume Jaune."

Demande de documents au sujet de la réserve promise à la tribu du chef sauvage (*M. White, Cardwell*), 177.

Poids et mesures.

Demande de documents au sujet des recettes et dépenses en vertu de l'acte des (*M. Ross, Middlesex-Ouest*), 149.

Inspecteurs des—dans la Nouvelle-Ecosse—Interpel., *M. MacDonnell (Inverness)*; *M. Baby*, 301.

Demande de documents au sujet des inspecteurs des (*M. Casey*) 309.

Demande de documents au sujet des sous-inspecteurs des—congrédiés depuis le 1er juillet 1879, etc. (*M. Mackenzie*), 374.

Demande de documents concernant les sous-inspecteurs des (*M. Casey*), 809.

Pointe-au-Sable.

Phare à la—Interpel., *M. Robertson (Shelburne)*; *M. Pope (Queen, I.P.E.)*, 196.

Poisson.

Inspection du, 655.

Police à cheval du Nord-Ouest.

Demande de documents au sujet de la (*M. Stephenson*), 947.

Demande de documents au sujet de la (*M. Coursol*), 986.

Demande de documents au sujet des approvisionnements pour la (*M. Ryan, Marquette*), 1413.

Demande de documents concernant la (*M. Royal*), 1672, 1673.

Police riveraine à Montréal.

Demande de documents concernant la nomination du chef actuel de la (*M. Desgardins*), 177.

Pont du Côtéau-du-Lac.

Demande de documents au sujet du (*M. Mackenzie*), 48.

Interpellation au sujet de la construction du —*M. Vallée*; *Sir Charles Tupper*, 942.

PONT DE LA GRANDE ILE DE NIAGARA.

Bill (No. 35) concernant la compagnie du (*M. McCarthy*), 1ère lecture, 231; 2e, 282; examiné en comité, 623; 3e, 762.

PONT LIBRE SUR LA RIVIÈRE ROUGE.

Bill (No. 36) pour autoriser la ville d'Emerson à construire un (*M. Royal*), 1ère lecture, 232; 2e, 282; 3e, 1676.

PONT DE LA RIVIÈRE ROUGE ET DE L'ASSINIBOINE.

Bill (No. 49) à l'effet de constituer la compagnie du (*M. White, Cardwell*), 1ère lecture, 374; 2e, 467; 3e, 1676.

Pont sur la rivière Rouge à Winnipeg.

Demande de documents au sujet de la construction d'un (*M. Schultz*), 591.

Pont sur la rivière Saint-Jean, à Saint-Jean.

Demande de documents au sujet de la construction d'un (*M. Kirkpatrick*), 591.

Portneuf.

Certificat du juge Caron au sujet de l'élection contestée de, 195.

Port Crédit.

Réparations au havre de—Interpel., *M. Elliott*; *M. Langevin*, 302.

Port Hood.

Réparations au quai de—Interpel., *M. MacDonnell (Inverness)*; *M. Langevin*, 153.

PORT DE PICTOU, N.-E.

Bill (No. 106) modifiant l'acte concernant le (*M. Pope, Queen, I.P.E.*), 1ère lecture, 1660; 2e, 1895; 3e, 1896.

Port Stanley.

Demande de documents au sujet des droits de péage dans le havre de (*M. Casey*), 134.

Phare de—Interpel., *M. Arkell*; *M. Pope (I.P.E.)*, 375.

PREUVE DANS CERTAINS CAS DE DÉLITS.

Bill (No. 85) amendant la loi de la (*M. Kirkpatrick*), 1ère lecture, 942.

PREUVE EN MATIÈRE CRIMINELLE, ETC.

Bill (No. 120) à l'effet d'amender la loi concernant la (*M. McDonald, Pictou*). 1ère lecture, 1893; examiné en comité, 1983; 2e et 3e, 2045.

Prince-Albert, T. N.-O.

Demande de documents au sujet du bétail tué par des sauvages à (*M. Drevin*), 1412.

Princesse Louise.

Accident arrivé à S. E. et à S. A. R. la, 111, 302, 348, 478.

Privilèges de la Chambre.

Observations au sujet d'une personne accusée d'avoir violé les—à la dernière session (*M. Mackenzie*), 4.

Interpel., *M. Mackenzie*; Sir John A. Macdonald, 4.

Assignation de John A. Macdonell, 44.

Observations au sujet du bill de M. Béchard abrogeant les actes de faillite (*M. Béchard*), 76.

Audition et décision de l'affaire John A. Macdonell, 181.

Le député de Lennox, 195, 277, 375, 391.

Le siège de M. Sproule en Chambre, 344.

Explications personnelles de M. Yeo au sujet de la place de sous-percepteur du port d'Alberton, I. P. E., 785.

Explications personnelles de M. Trow au sujet d'une brochure écrite par lui sur le Manitoba, etc., 1048.

Observations par M. Orton au sujet d'un rapport du *Nail*, 1048

Le député de Richelieu, 1959, 2027.

Procédure.

Question de, 56.

PROCÉDURE CRIMINELLE.

Bill (No. 14) à l'effet d'amender la loi concernant la (*M. Robertson, Hamilton*), 1ère lecture, 112; 2e renvoyée à 6 mois, 359.

PROCÉDURE DANS LES CAUSES CRIMINELLES.

Bill (No. 38) à l'effet d'amender l'acte concernant la (*M. McCarthy*), 1ère lecture, 232; 2e, 474; examiné en comité, 593.

PROCÉDURE CRIMINELLE DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC.

Bill (No. 80) à l'effet de simplifier la, etc. (*M. Coursol*), 1ère lecture, 691.

PRODUITS AGRICOLES.

Bill (No. 12) à l'effet d'encourager la vente des (*M. Vallée*), 1ère lecture, 79.

PROPRIÉTÉ FONCIÈRE.

Bill (No. 11) à l'effet de régler le mode de grever la (*M. Orton*), 1ère lecture, 79; 2e, 961; examiné en comité, 1678; 3e, 1678.

Provinces maritimes.

Pêche du homard dans les, 132.

Demande de documents concernant le tarif du fret aux (*M. Snowball*), 493.

Réclamations des, 789, 936, 1186.

Provinces maritimes.—Suite.

Demande de documents au sujet de la subvention d'une ligne de steamers entre Québec et les (*M. DeCosmos*), 824.

Permis de pêche pour le hareng dans les—Interpel., Sir Albert J. Smith; M. Pope (Queen, I. P. E.), 1049.

Quai de Matane.

Demande de documents au sujet des matériaux achetés pour l'achèvement du (*M. Fiset*), 1412.

Québec.

Demande de documents au sujet d'un rocher dangereux qui se trouve dans la rue Champplain, à (*M. Laurier*), 177.

Revue de troupes à—Interpel., M. Caron; M. Masson, 593.

Fête de la reine à—Interpel., M. Domville; Sir John A. Macdonald, 1167.

Quinn, James.

Demande de documents au sujet de l'octroi d'une licence de traverse à (*M. Beauchesne*), 1413.

Raffinerie de sucre à Halifax.

Admission en franchise des matériaux nécessaires à la construction d'une—Interpel., M. Robertson (Shelburne); M. Bowell, 302.

Rails.

Demande de documents concernant la vente des vieux (*M. Welton*), 149.

Rapide de Femme, N.-B.

Demande de documents au sujet de l'établissement de pisciculture au (*M. Costigan*), 578.

Rapports.

Des recettes et déboursés de la Chambre, 4.

De l'auditeur-général, 4.

Du bibliothécaire du parlement, 4.

Ministériels, 44.

Demande de, 46, 48, 51, 53, 54, 55, 58, 127, 131, 132, 133, 134, 135, 137, 138, 149, 154, 157, 158, 159, 166, 170, 172, 174, 175, 309, 330, 344, 371, 372, 373, 374, 376, 480, 490, 496, 499, 500, 501, 578, 591, 806, 807, 811, 943, 944, 945, 947, 950, 951, 959, 1694.

Motions demandant des, 55, 149, 177, 50?, 578, 591.

Des comptes publics, 1340.

Prix des—du département de la marine—Interpel., M. Houde; M. Pope (Queen, I. P. E.), 1661.

Du comité des impressions, 2028.

Rapports ministériels.

Déposés sur le bureau, 44, 100.

Rapports financiers.

Ordres permanents concernant les, 134, 284.

Rapports du département de la marine.

Prix des—Interpel., M. Houde; M. Pope (Queen, I. P. E.), 1661.

Recettes et déboursés.

Etat des—soumis à la Chambre, 4.

Recettes et dépenses.

Demande de documents concernant les (*Sir Richard J. Cartwright*), 55.

Demande de documents au sujet des—imputables au fonds consolidé (*Sir Richard J. Cartwright*), 503.

Recensement.

Interpel., M. Farrow ; Sir Samuel L. Tilley, 127.

Réclamations pour des terres dans le Manitoba.

Demande de documents au sujet de certains conflits de (*M. Ryan, Marquette*), 1412.

RÉCLAMATIONS POUR DES TERRES À MANITOBA.

Bill (No. 94) à l'effet de régler définitivement les (*Sir John A. Macdonald*), 1ère lecture, 1113 ; 2e et 3e, 1373.

REFUGE INDUSTRIEL POUR LES FILLES A ONTARIO.

Bill (No. 100) concernant le (*M. McDonald, Pictou*), 1ère lecture, 1241 ; 2e et 3e, 1704.

Règlements de la compagnie du chemin de fer du Nord du Canada.

Demande de documents au sujet des (*M. Haggart*), 344.

Reine.

Anniversaire de la naissance de la—Interpel., M. Caron ; M. Masson, 593.

Revenu de l'intérieur.

Demande des arrêtés du conseil touchant les—qui n'ont pas été imprimés (*M. Paterson, Brant Sud*), 344.

REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Bill (No. 7) amendant et refondant les actes concernant le (*M. Baby*), 1ère lecture, 56 ; 2e, 998 ; examiné en comité, 1011 ; 3e, 1700.

Revue des troupes à Québec.

Interpel., M. Caron ; M. Masson, 593.

Résolutions.

Au sujet des comités permanents, 3, 35.

Adoptées par la chambre de commerce de la Colombie britannique au sujet du chemin de fer d'Esquimaux et Nanaimo, 27.

Concernant l'adresse en réponse au discours du Trône, 36, 39, 40, 41, 42, 43.

Au sujet des subsides, 43.

Au sujet des voies et moyens, 41.

Au sujet de l'admission de l'hon. J. J. C. Abbott en Chambre, 45.

Au sujet de l'admission de M. A. R. Angers en Chambre, 111.

Concernant l'administration de la justice dans la Colombie britannique, etc., 113.

Relatives à la nomination et au traitement de deux nouveaux juges de la cour supérieure dans la Colombie britannique, 124.

Concernant le secours aux pauvres d'Irlande, 126.

Proposant une adresse pour remercier S. E. de son message au sujet du secours aux pauvres d'Irlande, 126.

Concernant la prolongation de la période fixée pour la réception des bill privés, 149, 231, 409, 446, 504.

Au sujet de l'affaire John A. Macdonell, 194.

Concernant le taux des péages pour le flottage des bois de service, 308.

Au sujet de l'accident à Leurs Excellences, 350.

Concernant les modifications apportées aux droits de douane et d'accise, 562.

Au sujet des comptes du parlement, 592.

Résolutions.—Suite.

Concernant les dépenses du sénat, 608.

Au sujet de la préséance des affaires du gouvernement, 655.

Examen de certaines—concernant l'inspection du poisson, 655.

Concernant l'ajournement de pâques, 784.

Concernant l'indemnité des pêcheries, 789.

Au sujet de l'impression des pétitions concernant les Chinois, 878.

Proposées au sujet de l'extradition des criminels fugitifs, 879.

Proposées au sujet des terres publiques du Canada, 1050, 1061.

Concernant les honoraires des coronaires dans les territoires du Nord-Ouest, 1113.

Concernant les billets fédéraux, 1763.

Concernant le commerce de banques, 1790.

Concernant les mesures du gouvernement, 1808.

Concernant le retrait de certains bills, 1893.

Fixant le traitement de l'agent canadien à Londres, 1921.

Concernant les arrangements conclus avec la Cie du chemin de fer du Canada Central, 1930.

Concernant les terres du Pacifique, 2046.

Ratifiant un contrat, 2049.

Autorisant le comptable à payer le plein montant de leur indemnité à certains députés.

Au sujet de l'ajournement pour l'Ascension, 2062.

Restigouche.

Demande de documents au sujet de la traversée de la rivière (*M. Beauchesne*), 1413.

Richelieu.

Membre pour—déclaré d'ament élu, 44.

Le député de, 1959, 2027.

Rimouski.

Quai de—Interpel., M. Fiset ; M. Langevin, 153.

Rivière l'Assomption.

Navigation de la—Interpel., M. Hurteau ; M. Langevin, 302.

Rivière Fraser.

Phares flottants sur les bancs de sable de la—Interpel., M. McInnes ; M. Pope, (Queen, I.P.E.), 154.

Rivière des Français.

Demande de documents au sujet de l'exploration de la (*M. Vallée*), 177.

Rivière Gaspereau.

Pêcheries de la—Interpel., M. Borden ; M. Pope, I.P.E., 1858.

Rivière Kaminstiquia.

Demande de documents au sujet de la profondeur de l'eau à l'embouchure de la (*M. Plumb*), 155.

Rivière-du-Loup.

Embranchement de la, 784.

RIVIÈRE-DU-LOUP.

Bill (No. 81) confirmant l'achat de l'embranchement de la (*Sir Charles Tupper*), 1ère lecture, 784 ; 2e et 3e, 1373.

Rivière Miramichi.

Demande de documents au sujet des rets saisis sur la (*M. Snowball*), 824.

RIVIÈRES NAVIGABLES.

Bill (No 107) modifiant la loi relative à l'enlèvement des obstructions dans les (*M. Pope, Queen, I.P.E.*). 1ère lecture, 1661 ; 2e 1896 ; examiné en comité, 1957 ; 3e, 1988 ; adoption des amendements du sénat, 2029.

Rivière des Outaouais.

Privilage de pêche sur la—Interpel., M. Cockburn (Northumberland - Ouest) et autres ; M. Pope (Queen, I.P.-E.), 1168.

Rivière Restigouche.

Demande de documents au sujet de la traverse de la (*M. Beuchesne*), 1413.

Rivière Rouge.

Dragage à l'embouchure de la—Interpel., M. Schultz ; M. Langevin, 197.

Demande de documents au sujet d'un pont sur la (*M. Schultz*), 591.

RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS-DU-LAC.

Bill (No. 75) réglant le flottage du bois de corde sur la (*M. Vanasse*), 1ère lecture, 607.

Rivière Saint Jean, N.-B.

Demande de documents au sujet de la construction d'un pont sur la (*M. Kirkpatrick*), 591.

Pont sur la—Interpel., M. Connell ; Sir John A. Macdonald, 1385.

Ponts internationaux sur la—Interpel., M. Costigan ; M. Langevin, 1167.

Rivière Sainte-Marie, N.-E.

Demande de documents au sujet des explorations faites à la (*M. Ogden*), 1412.

Rivière Saint-Maurice.

Amélioration de la—Interpel., M. Montplaisir ; M. Langevin, 1167.

Rivière Thames.

Navigation de la—Interpel., M. Stephenson ; M. Langevin, 479.

Rivière Trent.

Demande de documents au sujet des travaux sur la (*M. Keeler*), 154.

Rivière Yamaska.

Navigation sur la, 807.

Roche Bay.

Quai de—Interpel., M. Rogers ; M. Langevin, 302.

Rondeau.

Demande de documents au sujet du havre de refuge à (*M. Stephenson*), 178.

Demande de documents au sujet du gardien du phare au havre de (*M. Stephenson*), 178.

Rustico, I.P.E.

Embranchement de chemin de fer de, 576.

Entrée du havre de—Interpel., M. Brecken ; M. Langevin, 788.

Ryan, M.P.

Indemnité de M., 2070.

Sainte-Anne.

Demande de documents au sujet des travaux récemment entrepris à (*M. Ross, Middlesex-Ouest*), 344.

Saint-Charles de Capelan.

Demande de documents au sujet du bureau de poste de (*M. Beuchesne*), 1412.

Saint-Hyacinthe.

Membre pour—déclaré dûment élu, 1.

“Saint Laurent.”

Demande de documents au sujet des comptes du cure-môle à vapeur le (*M. Snowball*), 824.

Saint-Maurice.

Amélioration du—Interpel., M. Montplaisir ; M. Langevin, 1167.

Saint-Romuald.

Destitution du maître de poste de—Interpel., M. Larue ; M. Langevin, 1662.

Saint-Thomas, comté de Montmagny.

Demande de documents au sujet d'un phare flottant sur le grand banc de (*M. Lamby*), 1412.

SASKATCHEWAN DU SUD.

Bill (No. 60) constituant la compagnie du chemin de fer de la vallée de la (*M. Robertson, Hamilton*).

Sauvages.

Demande de documents au sujet du paiement de l'indemnité des (*M. Mills*), 178.

Traités Nos. 4 et 6 avec les, 303.

Demande de documents au sujet de la nomination des instructeurs pour les (*M. Mills*), 344.

Demande de documents au sujet des instructeurs nommés pour enseigner l'agriculture aux (*M. Mills*), 344.

Demande de documents au sujet des instructions données au surintendant des, etc. (*M. Drew*), 824.

Demande de documents au sujet des approvisionnements des (*M. Ryan, Marquette*), 1413.

Distribution des terres aux—dans la Colombie britannique, 1667.

Lois concernant les, 2035.

SAUVAGES.

Bill (No. 90) intitulé : “Acte pour amender et refondre les lois sur les (*Sir John A. Macdonald*), 1ère lecture, 1026 ; examiné en comité, 2043 ; 2e et 3e, 2045.

Sauvages des forts Carleton et Pitt.

Demande de documents au sujet des traités faits avec les (*M. White, Cardwell*), 177.

Sauvages du Nouveau-Brunswick.

Demande de documents au sujet de la somme de \$4 570 octroyée pour venir en aide aux (*M. Gillmor*), 1412.

Scott, Hon. R. W.

Demande d'un comité d'enquête au sujet de l'intervention de l— dans l'élection de Carleton, Ont. (*M. Rochester*), 1184.

Séduction.

Demande de documents au sujet des cas de —jugés en Canada, etc. (*M. Farrow*), 1694.

Sénat.

Demande de documents concernant les dépenses du (*M. Mills*), 490.
Résolutions concernant les dépenses du, 608.

SERMENTS D'OFFICE.

Bill (No. 1) concernant la prestation des (*Sir John A. Macdonald*), 1ère lecture, 2.

Service civil.

Demande de rapport de la division intérieure du (*M. Muttart*), 170.
Réforme du—Interpel., *M. Casey*; *Sir John A. Macdonald*, 1808.
Dépenses du, 1863.

Service postal entre Victoria et Cassiar, C.B.

Demande de documents au sujet du (*M. De Cosmos*), 943.

SERVICE PUBLIC.

Bill (No. 43) à l'effet de réformer le (*M. Casey*), 1ère lecture, 266.

Session.

Clôture de la, 2070.

Shelburne.

Demande de documents concernant la résignation du syndic officiel du district de (*M. Robertson, Shelburne*), 149.
Havre de, 196, 328, 371, 479, 494.
Sifflet d'alarme à l'entrée du havre de—Interpel., *M. Robertson, Shelburne*; *Sir John A. Macdonald*, 479.
Demande de documents au sujet de l'établissement d'un sifflet d'alarme à l'entrée du havre de (*M. Robertson, Shelburne*), 494.
Brise-lames de la baie Jordan, comté de—Interpel., *M. Robertson (Shelburne)*; *M. Langevin*, 787.

Shippegan, Gloucester, N.-B.

Demande de documents au sujet de la passe du chenal de la passe (*M. Anglin*), 953.

Siège de M. Sproule en Chambre.

Observations au sujet du, 344.

SOCIÉTÉS PERMANENTES DE CONSTRUCTION.

Bill (No. 105) à l'effet de venir en aide aux, etc. (*M. McDonald, Pictou*), 1ère lecture, 1660; 2e et 3e, 1898.

Sorel.

Terres du gouvernement à—Interpel., *M. Vanasse*; *M. Langevin*, 788.

Souris, I.P.E.

Travaux à—Interpel., *M. Macdonald (King, I.P.E.)*; *M. Langevin*, 232.

Sous-inspecteurs des poids et mesures.

Demande de documents concernant la capacité des (*M. Casey*), 809.

Stations de chemin de fer.

Nouvelles—dans Québec—Interpel., *M. Landry*; *Sir Charles Tupper*, 362.
Dans le comté de Montmagny—Interpel., *M. Landry*; *Sir Charles Tupper*, 479.
Demande de documents au sujet des—dans les comtés de Lévis, Bellechasse et Montmagny (*M. Landry*), 500.

Statistiques des chemins de fer demandées à la dernière session.

Ouvr. sur le sujet des (*M. Fleming*), 411.

Stormont, Dundas et Glengarry.

Demande de documents au sujet de la charge de juge puisné de la cour de comté pour les comtés unis de (*M. Macdonell, Lanark-Nord*), 986.

Demande de documents au sujet des cours de division des comtés unis de (*M. Bergin*), 1671.

Stony Island.

Demande de documents au sujet d'un havre de refuge à (*M. Robertson, Shelburne*), 178.
Havre à—Interpel., *M. Robertson (Shelburne)*; *M. Langevin*, 301.

Stratford.

Douane et bureau de poste de—Interpel., *M. Hesson*; *Sir John A. Macdonald*, 80.
Bureau de poste de, 360.

SUBSIDES.

Bill (No. 126) des (*Sir Samuel L. Tilley*), 1ère lecture, 2025; 2e et 3e, 2045.

Subsides.

Résolution concernant les, 43.
Interpel., *M. Mackenzie*; *Sir Samuel L. Tilley*, 264.
Administration civile, 564.
Administration de la justice, 1012.
Pénitenciers, 1026, 1997.
Législation, 1035, 1990, 1997.
Arts, agriculture et statistiques, 1344, 1925, 1991.
Milice, 1373, 1925.
Travaux et édifices, 1382.
Chemin de fer du Pacifique, 1413, 1466, 1500, 1544, 1593, 1706.
Chemin de fer l'Intercolonial, 1705, 1735.
Glissoires et estacades, 1709.
Télégraphes, 1709.
Vapeurs fédéraux, 1710.
Subventions postales, 1711.
Phares et service côtier, 1714, 1928.
Pêcheries, 1715, 1996, 1998.
Institutions scientifiques, 1718.
Hôpitaux de la marine pour les marins malades et sans ressources, 1718.
Inspection des bateaux à vapeur, 1718.
Inspection des compagnies d'assurance, 1719.
Exploration géologique, 1724.
Sauvages, 1725, 1849, 1989, 1996.
Chemins de fer, 1736.
Chemins de fer et canaux imputables au capital, 1824, 1926, 1993, 1997.
do do do sur le revenu, 1847, 1926.
Travaux publics, 1848.
Divers, 1848, 1996, 1998.
Frais d'administration, 1876.
Perception des revenus, 1881, 1947, 1996, 2000.
Terres du Canada—Imputable sur le capital, 1889.
Gouvernement civil, 1924, 1990, 1997.
Travaux et édifices publics—imputable sur le revenu, 1926, 1993, 1997.
Édifices publics, 1927.
Service par voie de mer et dans les eaux intérieures, 1928.

Subsides.—Suite.

- Concours, 1931, 1937, 1983.
Travaux publics et édifices publics—Impu-
table au capital, 1939.
Police, 1990, 1997.
Immigration et quarantaine, 1992.
Pensions, 1993.
Ports et rivières, 1994.
Service maritime et fluvial, 1995.
Terres fédérales, 2000.
Adoption finale, 2021.
Voies et moyens, 2023.
Bill des, 2025, 2049.

Sucre.

- Demande de documents au sujet du—reçu aux
principaux ports d'entrée du Canada (*Sir*
Richard J. Cartwright), 56.
Demande de documents au sujet de l'importa-
tion du (*M. White, Cardwell*), 178.

Sucre importé.

- Demande de documents au sujet du (*M.*
Donville), 1413.

Sullivan, Timothy.

- Demande de documents au sujet de l'affaire
de (*M. Snowball*), 1673.

"Sultan."

- Demande de documents au sujet des travaux
confiés au bateau-remorqueur le (*M. Snow-*
ball), 503.

Surf-Point.

- Phare à, 371.
Demande de documents au sujet de l'érection
d'un phare à (*M. Robertson, Shelburne*),
374.

Syndics officiels.

- Demande de documents concernant les (*M.*
Cameron, Huron-Sud), 149.
Rapports de — Interpel., *M. Gunn*; *M.*
McDonald (Picton), 878.

Syndic officiel du district de Shelburne,
N.-E.

- Demande de documents concernant la rési-
gnation du (*M. Robertson, Shelburne*), 149.

Tabac canadien.

- Interpel., *M. Bourbon*; *M. Baby*, 788.

Tabac saisi dans le comté de Charlevoix.

- Demande de documents au sujet du (*M. Per-*
reault), 503.

Tarif.

- Voies et moyens, 609, 624, 659, 691, 746,
763, 825, 910, 1114, 1244, 1277, 1297, 1340.

Tarif du fret aux provinces maritimes.

- Demande de documents concernant le (*M.*
Snowball), 493.

Taylor, James.

- Demande de documents au sujet de l'expro-
priation de la propriété de (*M. Mackenzie*),
1413.

TÉLÉ-GRAPHE.

- Bill (No. 54) constituant la compagnie cana-
dienne de (*M. McCarthy*), 1ère lecture,
410; 2e, 467; renvoyé à un comité perman-
ent, 1719; retiré, 1893.

TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL.

- Bill (No. 65) amendant les actes relatifs à la
compagnie de (*M. Gault*), 1ère lecture,
504; 2e, 624; 3e, 1499; amendements du
sénat rejetés, 1937.

Télégraphe du chemin de fer du Pacifique.

- Demande de documents au sujet du (*M.*
Drew), 496.

TÉLÉPHONE BELL DU CANADA.

- Bill (No. 17) constituant la compagnie du (*M.*
Kilve t), 1ère lecture, 150; 2e, 217; exami-
né en comité, 622; 3e, 762.

Tempérance.

- Constitutionnalité de l'acte de, 1878—Inter-
pel., *M. Ross (Middlesex-Ouest)*; *M. Mc-*
Donald (Picton), 45.

Terreneuve.

- Admission du bétail canadien en franchise à
—Interpel., *M. McIsaac*; *Sir Samuel L.*
Tilley, 566.

TERRES FÉDÉRALES.

- Bill (No. 95) amendant l'acte concernant les
(*Sir John A. Macdonald*), 1ère lecture,
2e, 1958; 3e, 2028.

Terres du Haut-Canada.

- Demande de documents au sujet du fonds
d'amélioration des (*M. Hesson*), 956.

Terres publiques du Canada.

- Résolutions proposées au sujet des, 1050.

Terres publiques du Manitoba et du N.-O.

- Demande de documents au sujet de la vente
des (*V. Anglin*), 154.
Demande de documents au sujet des—ven-
dus en 1879 (*M. Charlton*), 177.
Demande de documents au sujet des frais de
publication des règlements concernant les
(*M. Mills*), 1878.

Terres de la première réserve du chemin de
fer du Pacifique à Manitoba.

- Demande de documents au sujet des per-
sonnes qui occupent sans titre des (*M.*
Ryan, Marquette), 344.

Territoires du Nord-Ouest.

- Importation de bestiaux dans l's, 54.
Demande de documents au sujet de ventes de
terres publiques dans les (*M. Anglin*), 154.
Demande de documents au sujet des terres
publiques vendues en 1879 dans le Manitoba
et les (*M. Charlton*), 177.
Demande de documents au sujet des frais de
publication des règlements concernant les
terres publiques dans le Manitoba et les
(*M. Mills*), 178.

- Demande de documents au sujet de l'éta-
blissement d'une brasserie à Battleford,
dans les (*M. Fisel*), 491.

- Demande de documents au sujet des limites à
bois dans les (*M. Drew*), 503.

- Honoraires des coronaires dans les, 1113.

- Demande de documents au sujet des droits
d'importation payés aux divers ports
d'entrée dans les (*M. Schultz*), 1413.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

- Bill (No. 57) à l'effet de refondre et d'amender
les actes concernant les (*Sir John A. Mac-*
donald), 1ère lecture, 448; 2e, 1899; 3e,
1958.

Thé.

- Demande de documents concernant les cargaisons de (*Sir Richard J. Cartwright*), 55.
Demande de documents au sujet de l'importation de (*M. White, Cardwell*), 157.
Importation des—Interpel., *Sir Richard J. Cartwright*; *M. Howell*, 1385.

Thés importés des E.-U.

- Demande de documents concernant les (*M. Weldon*), 149.

Three-Fathoms.

- Demande de documents au sujet du brisellames dans le havre de (*M. Kaubach*), 374.

Toronto.

- Amélioration du havre de—Interpel., *M. Hay*; *M. Langevin*, 375.

Traverse de la rivière Restigouche.

- Demande de documents au sujet de la (*M. Beuchesne*), 1413.

Tremblay, G. T.

- Demande de documents au sujet de la destination de (*M. Laurier*), 1413.

Trent.

- Demande de documents au sujet des travaux sur la rivière (*M. Keeler*), 154.
Demande de documents au sujet des explorations pour le canal de (*M. Keeler*), 945.

Trente-troisième bataillon.

- Demande de documents au sujet de la remise de certains droits d'entrée payés par le (*Sir Richard J. Cartwright*), 1412.

Trois-Pistoles.

- Demande de documents au sujet des explorations faites à—en vue d'y ériger un quai (*M. Grandbois*), 177.

Troupes.

- Revue des—à Québec—Interpel., *M. Caron*; *M. Masson*, 593.

Trutch, M.

- Demande de documents concernant la nomination de—à une charge publique dans la Colombie britannique, 944.

Two Creeks, Kent, Ont.

- Demande de documents au sujet du havre de refuge de (*M. Stephenson*), 127.

UNION ANABAPTISTE DU CANADA.

- Bill (No. 27) constituant l' (*M. Mackenzie*), 1ère lecture, 179; 2e, 217; 3e, 479.

Usure.

- Bill (No. 15) fixant le taux de l'intérêt et prohibant l'—dans la province de Québec (*M. Méthot*), 1ère lecture, 113.

Vacances survenues dans la députation.

- Avis de, 1.

VALLÉE DE LA SASKATCHEWAN DU SUD.

- Bill (No. 60) constituant la compagnie du chemin de fer de la (*M. Robertson, Hamilton*), 1ère lecture, 478; 2e, 587; 3e, 1676.

Vapeurs "Glendon" et "Northen Light."

- Demande de rapports concernant les, 806.

VAPEURS DE QUÉBEC ET DES PORTS DU GOLFE.

- Bill (No. 51) amendant l'acte 36 Vic., chap. 108, intitulé: "Acte à l'effet d'accorder des pouvoirs plus étendus à la compagnie des (*M. McGreevy*), 1ère lecture, 374; 2e, 467; 3e, 762.

Vaux, Calvert.

- Réclamation de, 304.

Vétérans de 1812.

- Demande de documents au sujet des (*M. Mousseau*), 503.

Vieux rails, etc.

- Demande de documents concernant la vente des (*M. Weldon*), 149.

Villages.

- Bureaux de poste dans les—Interpel., *M. Laurier*; *M. O'Connor*, 2027.

Voies et moyens.

- Résolution concernant les, 44.
Budget, 504.
Tarif, 609, 624, 659, 691, 746, 763, 825, 910, 1114, 1244, 1277, 1297, 1340.
Comité des, 2023.

Votes.

- Sur la motion concernant les limites d'Ontario, 101.
Sur le bill (No. 6) amendant l'acte électoral, 230.
Sur la deuxième lecture du bill (No. 13) abrogeant les actes qui constituent la cour suprême et de l'échiquier, 263.
Sur la 2e lecture du bill (No. 30) légalisant le mariage entre beaux-frères et belles-sœurs, 446.
Sur l'ajournement du débat concernant l'indemnité des pêcheries, 804.
Sur la troisième lecture du bill (No. 44) concernant les nouveaux juges de la cour supérieure de la Colombie britannique, 939.
Sur la seconde lecture du bill (No. 11) à l'effet de régler le taux de l'intérêt sur les prêts d'argent faits sur immeubles ou autrement, 961.
Sur les résolutions concernant les terres publiques du Canada, 1112.
Au sujet de l'indemnité des pêcheries, 1240.
Sur le bill amendant la loi du mariage, 1410.
Au sujet des subsides pour le chemin de fer du Pacifique, 1659.
Sur la motion de non-confiance au sujet de la révocation de l'ex-lieutenant-gouverneur de Québec, 1823.
Sur la motion de non-confiance au sujet des dépenses du service civil, 1876.
Sur la 2e lecture du bill à l'effet de nommer un agent canadien à Londres, 1920.
Sur la résolution proposant de payer \$500 à *M. Miall*, 1945.
Au sujet du bassin de radoub d'Esquimault, 1976.
Sur la troisième lecture du bill (No. 112) amendant l'acte de tempérance du Canada, 2017, 2018.
Au sujet du traitement de l'agent canadien à Londres, 2021.
Au sujet de la résolution concernant les terres du chemin de fer du Pacifique, 2049.

Wassall, M.

Demande de documents au sujet de la réclamation du (*M. Longley*), 957.

Waterbury, D.H.

Destitution de—Interpel., M. Domville ; M. McDonald (Pictou), 153.

Welland.

Demande de documents au sujet de la fourniture de bois pour le canal (*M. Trow*), 174.

Demande de documents au sujet des sections 33 et 34 du canal (*M. Ross, Middlesex-Ouest*), 344.

Ouverture de la navigation du canal, 786.

Williamsburg.

Demande de documents au sujet de la profondeur de l'eau dans le canal de (*M. Ross, Dundas*), 172.

Wood, Maria.

Demande de documents au sujet des réclamations de (*M. Macmillan*), 1694.

Wright, M.

Contrat de—pour le service de la malle à l'île Pelée, 494.

Yamaska.

Navigation sur la rivière, 807.

YOUNG.

Bill (No. 110) accordant une pension à la veuve de l'hon. John (*Sir John A. Macdonald*), 1ère lecture, 1696 ; 2e et 3e, 1898.