

Et on lui dit de se trouver un adversaire afin de procéder à l'audition de la cause. Et voilà. Autant que je sache, la province de l'Alberta ne peut obtenir ses ressources naturelles avant que le ministre de la Justice se trouve un adversaire devant le Conseil privé.

Mais ce n'est pas tout. Jusque-là, c'est déjà étrange. Mon ami le ministre de la Justice (M. Lapointe) se rappelle que, à la session dernière, au cours de ses observations sur l'état constitutionnel, il a déclaré avec beaucoup d'assurance que les Canadiens français avaient à cœur d'empêcher tout appel au Conseil privé. A la page 1713 des Débats, parlant de la cause Nadan, il dit qu'il la croyait décidée dans un bon sens. Il a ajouté :

Ce n'est donc pas le sentiment qui m'anime, mais afin d'alléger les craintes de mon honorable ami au sujet de Québec, je lui dirai que les citoyens de cette province qui représentent réellement les aspirations des Canadiens français demandent la disparition de l'appel au Conseil privé.

C'est le même ministre de la Justice qui présente une solennelle requête à Sa Majesté le roi l'autorisant à porter une cause non disputée devant le Conseil privé avec un jugement en sa faveur. Je propose que le Gouvernement, sans plus ample délai, remette l'Alberta en possession de ses ressources naturelles. Je n'ai fait aucune observation à la Chambre, parce que je me rendais compte de la difficulté de la situation, lorsque l'honorable ministre de la Justice s'est adressé à la Cour suprême du Canada pour avoir son opinion sur la question que je viens de mentionner. Cette opinion ayant été donnée sans une voix dissidente, je pensais alors et je crois encore aujourd'hui que c'était un devoir sacré pour le Gouvernement d'accéder, sans le moindre retard, aux désirs de l'Alberta, province qui lui était si sympathique il y a cinq ans. Il n'y a pas à s'y méprendre, ce long délai a créé la plus mauvaise impression au sujet de toute la situation, et rien ne serait plus de nature à y remédier et à faire naître l'unité de pensée et d'action dont nous avons un si pressant besoin au pays que de donner effet à cette opinion sur-le-champ.

Ce n'est pas tout. Supposons que le ministre de la Justice eût réussi à atteindre le Conseil privé, qu'aurions-nous eu? Le lord chancelier Loreburn dit que les réponses données à ces questions n'engagent à rien aux yeux de la Loi et ne comptent pas plus que l'opinion des juristes de la couronne. Nous avons l'avis de ces derniers; nous avons celui de la Cour suprême du Canada, qui ne vaut pas mieux, d'après le Conseil privé, que l'opinion des juristes de la couronne. Pourquoi alors retarderions-nous? Telle est la question que les citoyens de l'Ouest posent

[L'hon. M. Bennett.]

à la Chambre. Elle est fort à propos et demande une réponse immédiate.

Je constate que le sujet des chemins de fer a aussi été débattu à cette conférence inter-provinciale. Le Parlement va-t-il être traité de cette façon? Ne saura-t-il pas quelles ont été les questions mises sur le tapis? N'aurons-nous aucune idée de ce qu'elles étaient jusqu'à ce qu'une mesure législative soit présentée nous forçant à payer 14 ou 15 millions pour les chemins de fer de la Colombie-Anglaise? Je me rappelle les très fortes expressions employées par le ministre de la Justice avant 1921, expressions dont je ne me servais pas moi-même dans mes excellentes dispositions actuelles; expressions si énergiques, si emphatiques, si amères qu'elles me surprennent sur les lèvres d'un homme aussi pacifique que le ministre de la Justice. Nous voyons maintenant que ces problèmes des chemins de fer sont étudiés par le cabinet, mais on ne nous dit pas si le Pacific Great Eastern va être racheté ou quel sera le sort de l'Edmonton and Dunvegan. Ces sujets ne sont pas discutés, et mon honorable ami a déclaré qu'il n'a pas eu le loisir de les examiner, bien qu'il ait été présent à la conférence.

Il est une autre question qui montre l'attitude du ministère à l'égard du Parlement. Concernant la ligne de la baie d'Hudson, il nous a appris, l'an dernier, qu'un ingénieur éminent allait s'enquérir du mouvement des marées du port, mais il ne nous a pas dit s'il croyait le port de Fort-Churchill meilleur que celui de Nelson ou si le changement serait effectué sans aucun souci du Parlement. Lorsque l'affaire a été abordée pour la première fois en cette enceinte, le gouvernement du jour était dirigé par M. Borden, maintenant sir Robert Borden. Voici comment M. Graham s'est exprimé en cette circonstance :

Je conviens que la nécessité de la construction d'une ligne beaucoup plus longue jusqu'à Churchill peut avoir eu une influence considérable sur le choix de Nelson. Mais au moment même où ce choix était à l'étude, ou avait presque été décidé, le pays passa aux mains d'un autre gouvernement, à son grand détriment, et mon successeur ne fut pas plus satisfait de l'adjudication de l'entreprise que du port de Nelson, de sorte qu'il suspendit cette adjudication et déclara qu'il s'enquerrait s'il n'y avait rien de défectueux. Puis, il se rendit à Nelson lui-même, et revint enchanté de la situation de ce port. Je parle de feu M. Cochrane. Je ne prétends pas être expert moi-même, et je base simplement mon choix sur les renseignements de mes ingénieurs à cette époque. Mon successeur, M. Cochrane, a confirmé ma décision, mais, comme je l'ai déjà dit, il est possible que la diminution de la distance n'ait pas été étrangère au choix de Nelson.

Il n'est pas question des mérites respectifs de Port-Nelson ou de Fort-Churchill; non, ce n'est pas sur ce point que je désire appeler