

sa discrétion, reste la question de savoir si nous sommes prêts à inaugurer une nouvelle politique et à accorder des subventions en terre ou en argent à des chemins déjà construits. Voilà ce qui me préoccupe, et je crois que le ministre a tort d'insister sur cette question ce soir, quand nous ne connaissons pas tous les faits. Je fais ces remarques simplement parce que je désire avoir des informations sur le mérite de cette affaire, et je me plains de ce que le gouvernement insiste pour faire voter ce subside, sans nous donner tous les renseignements voulus. C'est réellement une farce de soumettre ces questions au parlement, si l'on ne veut pas nous donner les renseignements sur lesquels on puisse se former un jugement. Je le répète encore : l'honorable ministre devrait laisser cette question en suspens.

M. TROW : Si le ministre persiste à ne pas vouloir produire devant le comité les documents qu'il dit avoir en sa possession, et s'il ne veut pas traiter ce comité avec courtoisie, je proposerai que le comité leve sa séance.

Sir JOHN THOMPSON : Il y a quelques instants, le ministre de l'intérieur a dit au comité qu'il existait certains arrêtés du Conseil, concernant cette question. Les honorables députés se sont plaints que ces arrêtés du Conseil n'avaient pas été déposés sur le bureau de la chambre, et le ministre de l'intérieur a répondu qu'ils l'avaient été dans les sessions précédentes. L'argument de l'honorable député de Bothwell (M. Mills) n'est pas un argument sérieux. Il a dit que les arrêtés du Conseil, qui avaient été déposés sur le bureau de la chambre pendant les sessions du parlement précédent, n'avaient rien à faire aux travaux du parlement actuel. En d'autres termes, il a prétendu que ce qui a eu lieu dans les sessions précédentes, ne s'applique pas à la session actuelle. Si cet argument était exact, il serait nécessaire de produire tous les documents que nous avons depuis 24 ans et d'adopter de nouveau tous les statuts que nous avons adoptés pendant cette période. Il faut bien comprendre ce que désirent les honorables députés, car nous voulons accéder à toutes les demandes raisonnables qu'ils nous feront.

Je comprends que le ministre de l'intérieur a produit l'arrêté du Conseil du mois de février dernier, qui déclare qu'il existe dans le ministère certains documents, démontrant que la réclamation de la compagnie est bien fondée, que cette dernière a construit son chemin, pensant que le subside ordinaire de 6,400 acres par mille lui serait accordé. Le comité demande maintenant que les documents du ministère soient produits. Nous sommes prêts à produire ces documents, mais qu'on dise ce que l'on veut avoir. Le ministre de l'intérieur, ainsi que le directeur-général des postes ont déclaré que ces documents prouvent que lorsque la compagnie construisait ces trois lignes de chemins de fer, elle eut la promesse, par un arrêté du Conseil, que ce subside de 6,400 acres par mille lui serait accordé. Est-ce la production de ces arrêtés du Conseil que ces honorables députés désirent? Il existe en outre une petite correspondance établissant que la compagnie désire que ce subside soit confirmé par le parlement ainsi que le subside pour les 27 milles supplémentaires, parce que c'est un prolongement du chemin auquel le gouvernement a accordé 6,400 acres par mille. Ces documents sont produits pour

ce qu'ils vaudront, mais je veux savoir ce que l'on veut faire produire.

L'honorable député de Bothwell (M. Mills) a déclaré que ces arrêtés du Conseil ne peuvent lier le parlement. Cela est une tout autre question. Nous sommes prêts à produire les arrêtés du Conseil et la correspondance, pour ce qu'ils vaudront, et alors, nous aurons à considérer, non pas si le parlement se trouve lié par ces arrêtés du Conseil, mais si la réclamation est bien fondée, si l'on a eu l'habitude d'accorder des subsides à de telles entreprises, et si ces lignes de chemins de fer ont été construites suivant cette entente, j'aimerais savoir ce que désire l'honorable député, car on s'est exprimé d'une manière très vague.

M. MULOCK : J'ai été heureux d'entendre ce que l'honorable ministre de la justice vient de dire. Quant à moi, je voudrais que le gouvernement déposât sur le bureau de la chambre, tous les documents qui établissent l'arrangement dont parle le ministre de l'intérieur. S'il existe un arrangement, je désire avoir tous les documents qui s'y rapportent, afin de savoir si la chambre se trouve liée, et si nous sommes obligés de céder cette partie du domaine public. Le ministre de la justice comprendra notre position, car il est impossible pour nous de définir quels sont les renseignements dont nous avons besoin. Je crois que tous les arrêtés du Conseil qui se rapportent à cette question, devraient être produits, puis, on devait aussi produire la requête que a été faite au ministère, et dont parle l'arrêté du Conseil du mois de février dernier. Si, par exemple, la compagnie a exposé des arguments en faveur de ce subside et si ces arguments ont convaincu le gouvernement, je crois que ce dernier devrait mettre la chambre dans la même position où il s'est trouvé, afin qu'elle puisse se former un jugement.

M. DALY : Je trouve extraordinaire que l'honorable député de York-nord (M. Mulock) ne puisse trouver dans l'arrêté du Conseil du 4 février, 1891, toutes les informations qu'il désire. Voici comment se lit ce document :

Le ministre déclare qu'autant qu'il connaisse, il n'y a jamais eu de travaux de faits sur la section 1, telle que décrite dans l'arrêté du Conseil du 6 avril, 1885, c'est-à-dire, sur les 30 milles nécessaires pour raccorder le terminus des 52 milles, au sud ouest, entre Winnipeg et Manitou : mais au lieu de cela, l'embranchement vers le sud, c'est-à-dire la section 2, a été prolongée vers l'ouest jusqu'à Deloraine, près du lac à l'Eau Claire, sur une longueur d'environ 20 milles, et l'embranchement du nord doit être prolongé vers l'ouest jusqu'à Glenboro, sur une longueur d'environ 60 milles, et la compagnie demande des subsides pour le prolongement de ces lignes, au lieu d'accorder ces subsides pour la construction des 30 milles au nord de Manitou, qui n'est pas absolument nécessaire maintenant. Vu que la construction de voies ferrées vers l'ouest est urgente, et vu que non-seulement la construction des 30 milles au nord de Manitou n'est pas absolument nécessaire pour le moment, mais que deux grands districts importants de la province où il s'est formé des établissements considérables se trouveront à bénéficier de la construction d'un chemin de fer par l'arrangement proposé, car l'embranchement du sud se trouve déjà relié à Winnipeg par sa jonction à Manitou, avec l'embranchement des Montagnes de Pembina du chemin de fer canadien du Pacifique, la requête de la compagnie est accordée. En conséquence, l'arrêté du Conseil du 15 novembre, 1886, appliqué au prolongement de ces lignes, la subvention en terres accordée à ce chemin, et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer que les 20 milles supplémentaires sur l'embranchement du sud, ainsi que les 40 milles supplémentaires sur l'embranchement du nord, avaient été complétés, la subvention de 384,000 acres a été accordée à la compagnie en vertu d'un arrêté du Conseil du 19 mars, 1887.