

et qui ont essayé de détruire le crédit et les entreprises de notre pays; mais ce que je veux trouver maintenant est ceci: Qui a dit la vérité sur ce sujet? Sir John disait-il la vérité lorsqu'il déclarait qu'il avait fait mettre \$1,000,000 de côté par le Grand-Tronc pour la pose d'une double voie, en vertu d'un engagement avec M. Hickson? Je le crois. Ou bien, si l'on prend les déclarations faites par sir Henry Tyler et répétées par lui aux actionnaires à leur assemblée annuelle, disent-elles la vérité?

Je demande maintenant à la Chambre, conformément aux termes de la résolution, que la correspondance et l'arrangement relatifs à cette transaction soit déposés, afin que nous puissions les juger nous-mêmes.

M. POPE: Je ne puis que dire à mon honorable ami qu'il doit savoir parfaitement bien qu'aucun million de dollars n'a été mis de côté, qu'aucunes obligations n'ont été vendues, et que les choses sont restées dans l'état où elles étaient lors de l'ajournement de cette Chambre. En même temps j'approuve pleinement les remarques de l'honorable député quant aux observations qui ont été faites touchant ce parlement. Je ne pense pas qu'elles soient à l'avantage de ces personnes, et je suis certain que tous les membres de cette Chambre trouvent que l'honorable député n'a fait que son devoir en soulevant cette question.

Mais quant à l'autre question, j'étais absent de la Chambre à cette époque, et pour ce qui regarde l'assurance, je n'en connais rien. Je sais cependant qu'il n'y a aucune objection à la production des pièces. Toutefois, il ne peut y avoir aucun argent de mis de côté, parce qu'il n'a été vendu aucune obligation.

M. MITCHELL: Le très honorable premier ministre m'a dit à moi-même personnellement, après l'ajournement de la Chambre ce jour-là; qu'il avait le document, qu'il l'apporterait le lendemain, et qu'il me le montrerait. Je sais qu'il y a un document, et j'accepte l'assurance de l'honorable député qu'il sera déposé.

Motion adoptée.

#### LIGNE DE STEAMERS "BEAVER" ET L'INTERCOLONIAL.

M. BLAKE: Je demande,—

Copie de toute correspondance échangée entre les officiers du chemin de fer Intercolonial, ou le gouvernement, et la compagnie d'expédition maritime du Canada, ou la ligne de steamers "Beaver," relativement au tarif d'entier parcours pour transport des marchandises sur l'Intercolonial.

D'après ce que j'apprends, les autres compagnies qui sont en rapport avec l'Intercolonial ont fixé un tarif d'entier parcours qui s'applique à tous les points, par transport par terre ou par mer, et qui est divisé dans certaines proportions entre les compagnies de chemins de fer et les compagnies de steamers. Cette compagnie particulière de steamers offrait un tarif d'entier parcours plus bas, et je dois inférer de sa déclaration qu'on ne lui a pas permis de facturer son offre à effet parce que le gouvernement a refusé de lui accorder les taux réduits concédés aux autres compagnies, à moins qu'elle ne maintint son tarif pour les voyages sur l'océan. J'apprends d'autre part que le gouvernement passe pour avoir été sous l'impression qu'il aurait à participer à la réduction pendant que, dit-on, la compagnie déclare qu'elle voulait que la réduction s'appliquât entièrement à son tarif pour les voyages océaniques. Je ne sais pas si elle explique cela clairement au gouvernement. Je n'ai eu aucune communication avec la compagnie ni avec quelque personne la représentant, si ce n'est, que j'ai reçu, aussi bien que d'autres, ce document imprimé. Mais j'ai appris par des personnes qui ont des expéditions à faire et par d'autres, que ce n'est pas l'intention de la compagnie de steamers de faire participer la compagnie du chemin de fer à la réduction, mais qu'elle veut que la réduction porte sur le tarif océanique, laissant le tarif d'entier parcours absolument le même que

celui qui a été accepté dans l'arrangement avec les deux autres compagnies de steamers. Il est important de savoir exactement ce qui en est, et c'est dans ce but que je demande cette correspondance.

Motion adoptée.

#### CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

M. BLAKE: Je demande,—

Copie de toute correspondance, de tous rapports en conseil, arrêtés du conseil, rapports des ingénieurs ordinaires, des ingénieurs chargés de la direction des travaux, et de l'ingénieur en chef, des plans et des évaluations de frais à encourir relativement au canal que l'on se propose de construire dans la vallée de la Trent.

Les députés de cette Chambre qui étaient membres de la Chambre précédente se rappelleront que cette question a occupé l'attention du parlement dans une certaine mesure, et aussi l'attention d'une partie très considérable de la population, et que l'on a tenu compte de temps à autre de certains votes au sujet de ce canal. Quelques-uns d'entre nous qui ont des relations plus ou moins étroites avec cette partie du pays, se souviendront aussi que pendant les élections générales de 1882, des hommes exerçant une très grande autorité dans le gouvernement de la nation firent des déclarations très positives quant à l'intention et à la détermination de faire ce canal. Cependant, on n'a pas fait beaucoup de progrès.

M. POPE: On en a fait passablement.

M. BLAKE: Bien, nous verrons. On n'a pas fait beaucoup de progrès. Au contraire, il paraît d'après le rapport que je tiens dans ma main, l'annexe du rapport du ministre, que des plans tout nouveaux sont proposés et que l'on recommande une nouvelle exploration. Le rapport, à la page 131 de l'annexe, dit:

#### CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

On a fait une exploration complète, des estimations, etc., touchant la ligne directe, tel que cela est indiqué dans un rapport antérieur; cette exploration a été terminée le printemps dernier, et j'en ai fait connaître les résultats généraux à l'honorable ministre.

Ainsi, pas plus tard que le printemps dernier, le rapport et les estimations ont été complétés, et les résultats communiqués au ministre. J'ai cherché à avoir, mais en vain, ces estimations, ce plan et ces résultats à la dernière session. On m'a dit que l'ouvrage n'était pas terminé. Je ne sais pas très bien à quelle époque M. Rabidge fixe la clôture du printemps. L'assertion est vague, et il pense peut-être que le printemps ne finit que lorsque le parlement s'ajourne. Mais quoi qu'il en soit, il semble qu'il y a tout près d'un an que tout cela a été fait.

Cette ligne, continue l'employé, la plus directe et la plus pratique de celles qui ont été examinées, divergeait nécessairement, dans beaucoup de cas importants, de la route originairement proposée par Baird en 1835; pour cette raison des personnes ayant des intérêts de localité dans l'entreprise, firent des représentations, disant qu'elles connaissaient la nature du pays traversé et qu'il était désirable de suivre de plus près la rivière et de canaliser toutes les rivières débouchant dans les différents lacs; elles ajoutaient que bien que cette route fût plus tortueuse, elle coûterait cependant meilleur marché au gouvernement que celle explorée par moi, et serait suffisamment directe pour toutes fins pratiques, en même temps qu'elle serait regardée comme une grande route naturelle de navigation vers l'ouest.

Conséquemment, à cause de ces représentations et de l'importance attachée au meilleur établissement de la ligne de cette œuvre considérable, le ministre m'ordonna de chercher de nouveaux renseignements à l'égard du premier projet, afin que je fusse en état de présenter des estimations quant à une ligne alternative, dans le rapport des explorations à être soumis à l'ingénieur en chef des canaux.

L'été dernier nous avons obtenu en partie les informations additionnelles nécessaires, mais il reste à faire un examen plus minutieux de la rivière Severn et des autres eaux non comprises dans les explorations relatives à la ligne directe, et comme on peut faire cet ouvrage d'une manière plus satisfaisante sur la glace, on l'accomplira pendant l'hiver.

Naturellement, je suppose que cela ne sera terminé qu'au printemps, et par conséquent je ne m'attends pas à recevoir le rapport de ces nouvelles recherches; mais pour le moment il est clair que l'on a fini les opérations se rattachant à la