

colonie de Terre-Neuve fut en quelque sorte dépossédée de tout ce qu'elle avait, dans le but, ostensiblement, d'assurer la construction d'un chemin de fer. Il semble que, cinq ou six ans avant cela—en 1893, je crois—le gouvernement de Terre-Neuve ait fait avec M. R. G. Reid un arrangement en vertu duquel ce dernier devait construire un chemin de fer et recevoir du gouvernement une certaine quantité de terres par mille; plus d'un million d'acres en tout, je crois. La colonie elle-même avait dépensé treize millions pour ce réseau et, par cette convention, qu'une loi a ratifiée, la colonie cédait à Reid pour cinquante ans la totalité du réseau avec toutes ses installations aux terminus. Il était en outre convenu que ce réseau deviendrait sa propriété quand il aura payé au gouvernement un million. Il était entendu que ce million devait être versé sur-le-champ, vu que l'on avait besoin de cet argent et, à la fin des cinquante années, le chemin de fer serait à Reid. On devait de plus donner à celui-ci 5,000 acres de terre par mille, ce qui, avec ce que Reid avait déjà reçu, devait, à ce que l'on dit, enlever à la colonie la presque totalité de ses terres ayant quelque valeur. On lui a aussi donné le monopole du commerce des houilles, et le gouvernement s'obligea à faire voter une loi établissant un droit d'une piastre par tonne sur le charbon importé.

On lui donna le monopole de tous les services maritimes du littoral, pour lesquels il reçut une subvention de \$100,000 par année. On lui céda moyennant \$325,000 tous les docks du port de Saint-Jean, qui avaient coûté je ne sais combien de fois cette somme. On lui abandonna aussi toutes les lignes de télégraphes, à la réserve d'un bail d'une compagnie de câble, bail qui expirait en 1904; le tout pour la somme de \$125,000. A part cela, il eut d'autres privilèges, qui, mis ensemble, sont estimés avoir valu de 13 à 15 millions.

Il paraît qu'une élection a eu lieu à l'automne de 1897, et le principal article du programme de M. Morine était que dorénavant il ne serait plus fait de convention d'aucune sorte avec Reid et que nulle autre subvention ne serait accordée. Lorsque la législature s'est réunie en 1908, deux mois seulement après l'élection, le discours du trône ne fit aucune mention de ce marché, mais, peu de jours après, ce marché et un projet de loi furent présentés à la chambre. Le gouverneur, sir Herbert Murray, refusa d'abord de ratifier la convention. Des négociations furent entamées entre lui et M. Chamberlain, alors secrétaire d'Etat aux colonies, et M. Chamberlain lui fit savoir que, les ministres étant responsables de leurs actes, il ne voyait pour lui rien autre chose à faire que d'accéder à leur demande et de signer la convention.

M. FOSTER (Toronto-nord): Quel était dans le temps le premier ministre de Terre-Neuve?

M. CARVELL: L'honorable M. Winter, devenu plus tard sir James Winter. Inutile de rechercher plus longtemps si c'était pour Terre-Neuve un marché avantageux. J'ai indiqué aussi brièvement que possible les particularités les plus saillantes de cette convention. Je désirerais cependant vous signaler un passage de la réponse de M. Chamberlain au gouverneur de la colonie. La lettre est datée de Downing-Street le 23 mars 1898. Elle fait partie de la correspondance relative à la vente du chemin de fer du gouvernement de Terre-Neuve correspondance soumise à la chambre des communes en Angleterre par M. Chamberlain en 1898.

C'est un document officiel, et nous pouvons, je crois, légitimement tenir pour vrai tout ce qu'il mentionne.

Dans ce document où il dit au gouverneur qu'au point de vue constitutionnel, il est impossible, à son avis, de refuser de modifier cette convention, il se sert de ce remarquable langage:

J'ai reçu vos dépêches, ainsi qu'il est indiqué en marge, donnant des détails circonstanciés sur les stipulations du contrat et les raisons qui ont porté votre gouvernement à l'appuyer ainsi que les raisons invoquées à l'encontre par le chef et quelques membres de l'opposition.

Je ne veux pas aborder la discussion des détails du contrat ou des divers arguments invoqués pour ou contre; mais je ne saurais m'empêcher d'exprimer ma manière de voir au sujet des graves conséquences qui peuvent résulter d'une mesure aussi insolite.

Ce contrat ainsi que le contrat précédent de 1893 relatifs à la construction du chemin de fer donne en pleine propriété à un seul individu presque toutes les terres domaniales de quelque valeur, avec plein droit à tous les minéraux; tous les chemins de fer lui sont transférés, ainsi que les télégraphes, le service postal, les communications maritimes locales et la propriété du dock de Saint-Jean. De la part d'un gouvernement, pareille abdication de quelques-unes de ses plus importantes fonctions est chose sans parallèle.

La colonie se trouve à jamais dépouillée de toute maîtrise et de tout pouvoir d'influencer son propre développement, ainsi que de tout intérêt direct ou de tout bénéfice direct découlant de ce développement. Elle n'aura même pas la garantie de l'efficacité et du perfectionnement résultant de la concurrence, qui tendrait à atténuer le danger d'abandonner ces services à de simples particuliers.

Ajoutons à cela l'opinion de la "Pall Mall Gazette", de Londres, en date du 26 février 1898 et que voici:

Terre-Neuve n'appartient plus à la reine, ni même à M. Chamberlain. Sir Charles Dilke ne sera plus en lieu de nourrir d'appréhensions au sujet de la morue impériale, et les Français n'auront plus le consentement de lord Salisbury "tout simplement comme