

fait un rapport en conséquence, et aujourd'hui l'on demande simplement ceci à cette Chambre. Certaines négociations ayant eu lieu, certains progrès ayant été faits dans les négociations entamées pour la construction du chemin, nous ne devons pas interrompre ces négociations au moins avant qu'un délai raisonnable ne se soit écoulé pendant lequel l'on pourra prouver que ce sont des négociations qui ont trait à la construction du chemin de fer ou qu'elles ne sont pas d'une nature sérieuse. Si nous constatons que la compagnie est incapable de construire le chemin de fer; si nous constatons que le président n'est pas en état de montrer un contrat réel pour sa construction, le gouvernement pourra être autorisé à constituer une autre compagnie qui pourra entreprendre de le construire. Je voudrais pouvoir être certain que, dans ce cas, une autre corporation se présentera pour construire le chemin.

**M. MITCHELL:** Amen.

**M. WHITE (Cardwell):** Je crains beaucoup que le renvoi de ce projet, qu'il soit renvoyé par cette Chambre ou par le défaut de l'honorable monsieur (M. Beatty) de présenter son contrat au gouvernement le 1er de juin, je crains beaucoup, dis-je, que le renvoi de ce projet n'ait l'effet de retarder pendant un temps considérable la construction de ce chemin, et cela, au grand détriment de cette partie du pays. En attendant, nous devrions donner à la compagnie l'opportunité de présenter au gouvernement un contrat fait de façon à garantir la construction du chemin, et assurer ainsi aux habitants de cette partie du pays les avantages d'une voie ferrée.

**M. LANDERKIN:** Avant que la motion ne soit adoptée, j'aimerais faire quelques observations. Je dirai, d'abord, que je suis convaincu que la pratique des membres de cette Chambre d'agir comme présidents ou entrepreneurs de chemins de fer, est contraire au véritable esprit de l'acte concernant l'indépendance du parlement. Je crois que le moment est arrivé où l'on ne devrait plus tolérer un tel état de chose. L'honorable ministre de l'intérieur dit—et il doit le savoir—qu'il peut être possible que des membres de la Chambre, dont les noms ne figurent pas comme entrepreneurs dans des compagnies de chemin de fer, éludent la loi. Il parle, je suppose, d'après l'expérience qu'il a acquise dans ses rapports avec la compagnie d'impressions de la *Gazette*, et je suppose, aussi, que c'est d'après cette expérience qu'il dit qu'il est possible, pour lui, de ne pas figurer comme membre de cette compagnie, quand tout le monde, dans le pays, comprend et croit qu'il en fait partie. Il ne parle que d'après l'expérience qu'il a acquise; c'est-à-dire, que tout en recevant de l'argent public comme député en cette Chambre, il peut éluder l'acte concernant l'indépendance du parlement et retirer des sommes considérables pour des travaux qu'il n'a jamais exécutés.

Après avoir fait cette allusion à cet honorable monsieur, je dirai que le système suivi par le gouvernement d'Ontario pour la construction du grand réseau de chemins de fer qui couvre toutes les parties de la province, est très différent de celui que l'on a suivi au Manitoba. Y a-t-il en cette Chambre un homme qui après avoir étudié le système de chemins de fer inauguré par mon honorable ami, le chef de la gauche, en l'année 1871, se lèvera aujourd'hui pour dire que les fonds qui ont été alors affectés aux chemins de fer n'ont pas été dépensés d'une façon judicieuse?

**M. McCALLUM:** Pour des fins politiques.

**M. LANDERKIN:** J'aimerais savoir si le député de Monck (M. McCallum) peut citer un seul cas où l'on a accordé un crédit sans le soumettre au parlement.

Ces fonds ont été dépensés dans l'intérêt public; ils ont contribué d'une façon très sensible au développement et au bien-être de la province d'Ontario. Il y a à peine un comté qui n'ait pas reçu d'aide, et avec tout l'esprit d'entreprise qui a toujours caractérisé l'administration de la province

**M. WHITE (Cardwell)**

d'Ontario depuis que le chef de la gauche a inauguré ce système, cette province a fait de grands progrès; elle a fait construire des chemins de fer, de longues lignes de chemins de fer s'étendant d'une extrémité du pays à l'autre, lesquelles ont été subventionnées par la province et qui ont grandement contribué à la développer. Je dis ici que, dans mon opinion, il n'est pas juste de permettre à des membres de cette Chambre d'agir comme directeurs de chemins de fer qui s'adressent au parlement pour avoir de l'aide sur les fonds publics. Aucun membre de cette Chambre, d'après moi, ne devrait faire partie d'une compagnie, que ce soit une compagnie de chemin de fer, une compagnie de publication ou toute autre compagnie qui reçoit de l'aide de ce parlement. Je crois que le principe tend à démoraliser. Je ne dis pas qu'il produit toujours de semblables résultats, mais je dis qu'il semble mauvais et que l'on devrait l'éviter. Que des membres de ce côté-ci de la Chambre aient été, pendant les cinquante dernières années, directeurs d'une compagnie de chemin de fer, cela importe peu. Je n'admire pas plus le principe pour cela, et il est grandement temps que le peuple du pays sache quels sont ceux en cette Chambre qui sont directeurs ou présidents de chemins de fer. Imaginez-vous, par exemple, que le ministre des chemins de fer soit président d'une compagnie de chemin de fer, qu'il s'adresse au gouvernement et lui demande de donner de l'aide à ce projet de chemin.

En plein dix-neuvième siècle, il n'est pas vraisemblable que, dans un parlement anglais, un membre du gouvernement soit assez effronté et assez impudent pour venir demander au parlement de subventionner un chemin de fer dans lequel il est intéressé. Ce principe ne pourrait mener qu'à la démoralisation. Il portera le peuple de ce pays à considérer cette Chambre comme un composé de salariés du gouvernement qui siègent ici et sont maintenus ici au moyen des fonds publics. C'est un état de choses au-dessous de la dignité de cette Chambre.

Depuis que ce sujet a été amené sur le tapis, il s'est élevé une question qui s'y rattache, et j'ai parcouru le "*Parliamentary Companion*" et j'ai constaté comment la Chambre était composée. Il peut se faire que ce ne soit pas un devoir agréable, il peut se faire que ce soit un devoir désagréable, mais je sens que c'est un devoir que je me dois à moi-même de dire ce que les députés ont déclaré, je suppose, en donnant leurs notes à l'auteur de ce livre. Je vois que nous avons en cette Chambre un grand nombre de députés qui ont des intérêts dans différents chemins de fer du pays, et je regrette de dire qu'il y en a un grand nombre qui sont venus demander à cette Chambre des fonds publics pour aider à la construction de chemins de fer dans lesquels ils avaient des intérêts. C'est une violation directe de l'acte concernant l'indépendance du parlement. Il en est de cela comme du cas d'un membre d'une compagnie d'imprimerie ou d'une compagnie de publication qui cherche à éluder l'acte concernant l'indépendance du parlement en ne faisant pas figurer son nom dans la compagnie, bien que cela puisse se faire, d'après l'énoncé de l'honorable monsieur. Il sait que cela peut se faire et le peuple du pays sait aussi que cela peut se faire et qu'on l'a fait et que l'on a payé des fonds publics à ce monsieur et à la compagnie à laquelle il appartient pour des travaux qu'il n'a jamais exécutés. Des prix quatorze fois plus élevés que ceux que l'on aurait dû payer, lui ont été payés, à lui et à sa compagnie, pour des impressions faites pour cette Chambre.

J'ai parcouru cette liste et je vais vous dire ce que j'y ai vu. Je constate que le député de Toronto-Ouest (M. Beatty) est président d'une compagnie de chemin de fer et que cette compagnie a reçu une concession considérable de terres du gouvernement de ce pays. Je pense que cela est malhonnête. Peut-on dire qu'il n'y a pas, au Manitoba, d'hommes qui s'occupent de chemins de fer? Peut-on dire que, d'une extrémité à l'autre de cette immense Confédération, il n'y a pas d'hommes capables de construire un chemin de fer, qu'il