

réellement très désirable que le bill devienne loi durant la présente session. J'espère donc que l'honorable sénateur n'insistera pas sur son droit.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Vu cette explication je retire mon objection.

La motion est adoptée, le bill lu une troisième fois sur suspension de la règle 70.

"BURK'S FALLS AND FRENCH RIVER RAILWAY COMPANY" (BILL).

L'honorable M. CASGRAIN (de Lanau-dièrè), au nom du comité des chemins de fer, télégraphes et ports, rapporte le bill (158) intitulé: "Acte constituant en corporation la compagnie dite Burk's Falls and French River Railway Company", avec amendements.

L'un de ces amendements est l'addition de l'article 14 subordonnant ce chemin de fer aux lois maintenant édictées dans Ontario ou qui le seront à l'avenir, et l'autre amendement ajoute l'article 15 qui déclare que ce chemin de fer est à l'avantage général du pays.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je suppose que l'entreprise est entièrement dans les limites de la province d'Ontario.

L'honorable M. CASGRAIN (de Lanau-dièrè): Oui.

L'honorable M. DAVID: Est-elle à l'avantage général du Canada parce qu'elle raccorde deux chemins de fer?

L'honorable M. CASGRAIN (de Lanau-dièrè): Oui elle raccorde le Grand-Tronc-Pacifique avec le chemin de fer Canadien du Pacifique.

L'honorable M. DAVID: Ce raccorde-ment en fait une entreprise à l'avantage général du Canada, c'est-à-dire, une entreprise fédérale en vertu de la constitution qui nous régit.

Les amendements sont adoptés, et le bill est alors lu une troisième fois et agréé.

PREMIERE ET DEUXIEME LECTURES

Le bill suivant est lu une deuxième fois:

Bill (LL) intitulé: "Acte pour faire droit à Nettie N. Bulmer".—(L'honorable M. Frost.)

Hon. M. POWER.

COMPAGNIE DITE "THE NORTH ATLANTIC TRADING COMPANY."

CORRESPONDANCE DE LORD STRATHCONA.

L'honorable M. FERGUSON: Avant que l'article de l'ordre du jour soit appelé, je désire appeler l'attention de l'honorable secrétaire d'Etat sur ce qui est représenté comme étant des copies de lettres reçues de lord Strathcona par le gouvernement, et qui sont publiées dans les journaux d'hier soir et ceux de ce matin. Je lirai quelques extraits du rapport qu'en fait de "Star" de Montréal, d'hier soir, rapport aussi étendu que celui fait par les autres journaux. Voici ce que je lis dans le "Star":

Le 28 avril, lord Strathcona écrit qu'il avait remarqué dans le "Globe" de Toronto, du 5 avril, qu'on le représentait comme ayant entamé des négociations qui ont amené l'arrangement conclu par le gouvernement canadien avec la compagnie dite "The North Atlantic Trading Company". Lord Strathcona nie avoir entamé ou dirigé ces négociations. Il assure que les conseils de M. Preston ne l'ont jamais fortement impressionné. Il ajoute: "Mais l'on m'a si obstinément représenté que les mesures proposées devraient être essayées et que le projet était reçu favorablement par le ministère de l'Intérieur du Canada, que je ne me suis pas cru justifiable, dans les circonstances, de refuser l'assistance que je pouvais donner à l'application de la politique préconisée par le gouvernement canadien." Puis il ajoute encore: "Je n'ai aucunement participé aux négociations se rattachant au premier échange de lettres—le ministère de l'Intérieur s'étant placé lui-même en communication directe avec la compagnie. Tout en n'approuvant pas personnellement les arrangements conclus, j'ai cru devoir, dans les circonstances, suivre la politique du gouvernement; mais, en même temps, je crois devoir refuser des plus formellement d'assumer la responsabilité qui m'est attribuée dans l'affaire".

Le 12 mai, lord Strathcona écrit à sir Wilfrid Laurier une autre lettre dans laquelle il dit: "La principale raison qui m'a empêché de favoriser un contrat aussi complexe que celui en question avec toute association comme la compagnie dite "The North Atlantic Trading Company" est la crainte qu'il ne nous engage dans certaines difficultés avec les gouvernements pouvant se considérer comme lésés. Il y avait aussi cette considération que la compagnie bénéficierait, sans grands efforts de sa part, du mouvement devant se produire bientôt comme résultant du travail continu fait par nos diverses agences établies sur le continent européen. J'étais d'avis que les agents travaillant pour nous devraient recevoir une part des primes offertes, et que nous devions aussi nous efforcer de nous assurer la coopération des grandes compagnies maritimes du continent—qu'il n'aurait pas été difficile d'obtenir, si j'en juge par ce que j'ai appris dans les entrevues que j'ai eues avec les directeurs de la "North German Lloyd," et avec M. Ballin, de la "Hambourg-American Line"—hommes qui occupent des positions très élevées sur le continent—