

sur la rivière LaHave, on laisse fonctionner les scieries pendant toute la saison, notamment sur la rivière Ottawa.

Si le ministre persiste dans la conduite qu'il suit depuis deux ans, le commerce de la florissante ville de Bridgewater sera paralysé, et il en résultera dans cette partie du pays des conséquences très graves pour tout le monde. Voyant que le bill présenté par le ministre, aux termes duquel toutes les scieries devaient être mises sur le même pied et nulle discrétion accordée au gouvernement, a été abandonnée je propose qu'à l'avenir toutes scieries soient mises sur le même pied sous l'opération de la loi actuelle et qu'on laisse fonctionner celle de la rivière La Have jusqu'à ce qu'une autre loi ait été adoptée. J'ai ici un rapport de M. Rogers, qui a été inspecteur des pêcheries dans la Nouvelle-Ecosse pendant un certain nombre d'années, et en qui le gouvernement avait pleine confiance alors que ce monsieur était à son emploi. Je vais lire une partie de ce rapport :

Question.—Vous avez lu sans doute la défense du ministre Tupper, publiée il y a quelque temps, en justification de l'application à la rivière La Have de la loi du bran de scie. Avez-vous objection à faire connaître votre opinion au public ?

M. Rogers.—Pas le moins du monde. Le public a, je suppose, le droit de savoir tout ce que j'ai appris pendant que j'étais à son service, du moment, surtout, que mes efforts dans ce sens, alors que j'étais employé responsable du ministère des pêcheries, n'ont pas eu l'effet de mettre le public en mesure de profiter de ces renseignements.

Question.—Vous êtes partisan du gouvernement actuel, n'est-ce pas ?

M. Rogers.—Oui, je le suis depuis 1867, et pendant que j'étais fonctionnaire, j'ai fait preuve souvent d'une activité imprudente, même quand les libéraux étaient au pouvoir, comme chacun le sait.

Question.—Qu'avez-vous à dire au sujet de l'extrait d'un rapport fait par vous et publié par le ministre Tupper, dans lequel vous admettez avec les Davison qu'on gênait la navigation dans la rivière La Have ?

M. Rogers.—J'ai à dire ceci, entre autres choses : que j'ai rarement vu traiter une question publique aussi importante d'une façon plus malhonnête et plus fautive. M. Tupper avait devant lui tous les rapports que j'avais faits entièrement sur la question et dont je lui fournissais les dates dans mon rapport sur la question du bran de scie, et cependant, malhonnêtement et délibérément, il laisse de côté mon dernier rapport complet qui eût pleinement expliqué la question au public. Si vous le désirez, je puis vous donner la substance de mon dernier rapport en date du 14 mai 1888. Je l'ai ici dans mon cahier de lettres.

RAPPORT.

BRIDGEWATER, 14 mai 1888.

A W. F. WHITCHER, Ecr.

MONSIEUR.—Accompagné de deux messieurs, je me suis embarqué hier dans un bateau. Nous avons soigneusement sondé la rivière à eau basse à l'aide d'une perche, et nous avons constaté que le chenal (et la rivière est presque toute en chenal sur l'espace d'un mille au-dessous du pont) est aussi libre de bran de scie qu'il y a un siècle, et il en sera toujours ainsi, quelque quantité de bran de scie qu'on y jette. Plus bas que l'endroit où le navire "Scotia" s'est échoué, il y a quatre ans, comme je vous en ai informé dans le temps, il y a encore beaucoup de bran de scie, mais pas plus qu'il en avait alors. En sondant avec une perche à tous les dix pieds, on a peu près dans le chenal (ce que je fis à cinq ou six endroits différents où l'on trouve du bran de scie, aux deux tiers du jusan et à l'eau la plus basse) je constatai qu'il y avait de douze à quinze pieds de profondeur, et c'est là qu'on trouve le plus de bran de scie.

Le capitaine du remorqueur, qui remorque continuellement des navires en montant et en descendant la rivière, me donne tous jours l'assurance (et c'est un ami politique de M. Kaulbach) que le havre ne se remplit pas et qu'il ne croit pas qu'il se remplisse jamais. Il dit que le chenal est quelque peu plus étroit à l'endroit mentionné, mais tout aussi profond. M. Gow, de la banque de cette ville, l'un des plus forts financiers de l'endroit, à qui l'honorable ministre Owen m'avait renvoyé comme à un homme susceptible de m'accompagner avec fruit dans cette exploitation, refuse respectueusement, disant qu'il n'hésitait

M. EISENHÄUER.

pas à accepter comme exacte la déclaration du capitaine du remorqueur et qu'il considérait inutile de s'occuper davantage de cette affaire. Je puis ajouter que M. Gow n'était pas seulement l'un des hommes les plus respectés de la province, mais qu'il était aussi intéressé que qui que ce soit à conserver le havre libre, attendu qu'il était lui-même un constructeur de navires, et j'ajouterais que c'était aussi un partisan de M. Kaulbach.

J'ai conversé avec tous les partisans les plus en vue de M. Kaulbach ici ; et s'il est vrai que quelques-uns d'entre eux étaient d'opinion que le chenal se remplisse, je dois dire que personne à part moi n'a pris la peine d'examiner la rivière ; cependant, quelques-unes des déclarations les plus fausses sont faites par des personnes instruites et colportées à M. Veith, qui est assez simple pour vous envoyer cela comme de l'argent comptant.

M. Veith n'a pas fait pour lui-même l'ombre d'un levé de la rivière, comme chacun le sait, mais dans ce cas-ci, il s'est fait (bien que payé par le public) le colporteur des faussetés et de l'ignorance d'autres hommes, comme je le prouverai tout à l'heure. Et cependant, ces commérages ont été imprimés aux dépens du public et cités par le ministre comme vrais, pendant que mes rapports véridiques—rapports faits par un employé responsable du ministère qui, non-seulement parlait de ce qu'il connaissait par longue expérience, mais n'y a jamais trompé le ministre en quoi que ce soit—étaient supprimés ou faussés.

À l'époque où j'écrivais, en 1879, la lettre dont le ministre cite des extraits, on parlait beaucoup de la question. M. Kaulbach et ses amis me blâmaient. Et bien que le capitaine du remorqueur m'assurât alors que le dépôt de bran de scie sur lequel le "Scotia" s'était échoué à eau basse, était là depuis des années, et que, dans son opinion, il ne prendrait pas de plus grandes proportions ; et que, si l'arrière du navire ne s'était pas trouvé engagé un peu trop par une fausse manœuvre du gouvernail, le navire n'eût pas touché du tout, j'insistai cependant pour que M. Davison me jetât plus son bran de scie dans la rivière. J'agis ainsi, non pas conformément à mes opinions personnelles, mais pour faire cesser la clameur publique et dissiper l'opinion qu'on avait à Ottawa que je favorisais les Davison—opinion créée par les faussetés de M. Kaulbach, comme je l'expliquerai plus loin. M. Davison promit de faire tout ce qu'il pourrait, et je lui donnai six mois pour se préparer. Il fit un voyage aux États-Unis et au Canada pour recueillir des renseignements sur la question. A son retour, il acheta une grande chaudière à vapeur et construisit une fournaise pour brûler son bran de scie ; mais il ne réussit pas. Pendant ce temps, nous constatons que l'opinion exprimée dès l'abord par le capitaine du remorqueur, non seulement s'accordait avec la mienne, mais était encore corroborée par des expériences et des faits subséquents tels qu'exposés dans mon dernier rapport, comme je l'ai dit plus haut. J'expliquerai en détail plus loin pourquoi les faussetés et le produit de l'ignorance de Veith ont été publiés aux dépens du public et sont cités par le ministre depuis que M. Whiteher a été nommé ; j'expliquerai également pourquoi mon rapport a été supprimé par le ministre Tupper, l'hiver dernier. Et quand j'en viendrai là, j'imagine que les choses deviendront intéressantes, car avant que l'aie tout dit, plusieurs hommes publics auront lieu de ne être pas contents.

Le reporter—Que pensez-vous du rapport de M. L. Wilmot, mentionné par le ministre particulièrement en ce qui concerne cette autre scierie mue par un pouvoir hydraulique et qui dispose si facilement de son bran de scie ?

M. Rogers.—Je n'ai guère la patience d'expliquer cela. La question est si bien comprise de tous les gens des environs que l'on s'étonne qu'un homme d'une intelligence même ordinaire publie de pareilles absurdités. J'étais sur les lieux avec M. Benjamin, quand la scierie a été érigée, j'y suis allé depuis, une douzaine de fois, plus ou moins, et n'étais le fait que la nature a créé un bassin où déposer le bran de scie, la scierie n'eût jamais été construite. Il n'y a pas de cours d'eau à cet endroit. La scierie a été construite sur la terre ferme, comme une scierie à vapeur, et l'eau amenée d'un lac éloigné par un canal en bois sur une grande partie de la distance. Elle tombe ensuite par un tube en fer d'une hauteur de cinquante pieds. Ce qui fait qu'une petite roue de dix-huit à vingt pouces (peut-être deux pieds), au pied d'une chute de cinquante pieds, fait mouvoir les machines que dirige une cinquantaine d'hommes. Et comme le savent tous les hommes qui ont l'expérience pratique des scieries, l'eau qui sort de cette roue crée un petit ruisseau, et toute l'affaire, virtuellement, en ce qui concerne la disposition de bran de scie, revient à la même chose que s'il s'agissait d'une scierie à vapeur.

La machine qui recueille le bran de scie et qui le transporte dans les voitures, au moyen d'un tuyau, a été