

toute province sous quelque prétexte que ce soit, dans le but réel d'attaquer un juge et de miner sa position, ne peut être qu'absolument illégal, et viole les termes formels de la constitution. L'administration de la justice appartient aux gouvernements locaux, et si, cherchant de bonne foi à s'informer des résultats de l'exécution des lois, ou de quelque loi particulière, soit au point de vue du principe, soit au point de vue de son application, un gouvernement provincial fait faire une enquête par une commission royale, il peut arriver que le résultat de cette enquête et le rapport du commissaire puissent affecter indirectement la position, la réputation et l'honorabilité d'un juge. Mais on ne peut empêcher cela; cela doit arriver fréquemment, et les enquêtes pour être sérieuses, doivent quelquefois rendre nécessaire l'examen de la conduite du juge sur le point spécialement mentionné dans la commission. Il est évident cependant qu'il est illégal et inconstitutionnel d'ordonner une enquête par une commission royale, dans le but de mettre en jugement un juge, et l'autorité centrale ici doit voir à la chose. Mon honorable ami a eu parfaitement raison de faire cette motion. Je ne suis pas en état de dire s'il y a eu quelque correspondance échangée à ce sujet, mais je crois plus probable que le rapport lui-même du commissaire dont il parle a été transmis au département de la Justice. Tous les documents se rapportant à cette affaire seront soumis à la Chambre.

La motion est adoptée.

RAPPORTS SUR LE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.

M. BLAKE propose une résolution portant, — Qu'il serait à désirer qu'un rapport fut soumis à cette Chambre, dans les quinze jours suivant l'ouverture de chaque session, donnant des renseignements complets sur toutes les matières relatives au chemin de fer du Pacifique canadien jusqu'à la date la plus rapprochée, et spécialement tous les détails concernant, —

1. le choix de la route;
2. le progrès des travaux;
3. le choix ou la réserve des terres;
4. le paiement de deniers;
5. la construction des embranchements;
6. le progrès des travaux sur ces embranchements;
7. les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises;
8. les conditions particulières requises par l'acte refondu des chemins de fer et ses amendements, jusqu'à l'expiration de l'exercice précédent;
9. les mêmes conditions particulières jusqu'à la date la plus rapprochée possible de la présentation de l'état;
10. copie des ordonnances en conseil et de la correspondance échangée entre le gouvernement et la Cie du chemin de fer ou aucun des membres ou officiers des deux parties, concernant les affaires de la compagnie.

Il me semble que la Chambre toute entière, sans distinction de parti, trouvera raisonnable que l'on nous donne chaque année un exposé suivi, distinct, intelligible et détaillé de toutes les transactions entre le gouvernement et la compagnie ou, au moins, de celles qui ont eu lieu depuis la dernière session. Nous avons déjà agité, avec l'assentiment du ministère, un grand nombre de motions demandant des renseignements sur ce sujet, et il en viendra encore d'autres. Ces renseignements nous seront fournis à diverses époques de la session, et peut-être arrivera-t-il que, dans quelques cas, on ne donnera pas tous les détails nécessaires, par suite d'une inadvertance de la part des employés des départements. Il nous faudra donc les demander de nouveau; mais il sera difficile d'en faire un ensemble intelligible qui nous permette, même à la fin de la session, de nous former une idée exacte de la situation, telle que l'ont changée les événements qui auront eu lieu entre les sessions. Il ne

Sir JOHN A. MACDONALD

sora guère possible d'obtenir cette idée exacte en consultant les documents imprimés de la session comme nous avons l'habitude de le faire; en effet les documents sont imprimés dans l'ordre où ils ont été demandés par la Chambre; et il nous faudra feuilleter un grand nombre de documents de la session pour pouvoir réunir les éléments nécessaires à une histoire d'ensemble.

Quelques transactions aussi peuvent avoir eu une influence sur d'autres, et il est important qu'elles nous soient toutes racontées. Autrement il est impossible pour ceux qui ne sont pas dans la confiance de l'administration, qui ne connaissent pas les secrets d'une des parties aux négociations, de deviner ou même de découvrir, dans chaque cas, tout ce qui s'est passé. Il y a un ou deux cas, dans le rapport qui vient de nous être soumis, que je pourrais citer comme fournissant la preuve de l'opportunité de ma motion. Prenons par exemple le rapport de M. Schreiber, en date du 1er novembre 1881. Ce rapport nous dit: "Des ingénieurs ont été employés à faire le tracé d'un embranchement partant de la voie principale du chemin de fer du Pacifique et allant au Sault-Sainte-Marie, lequel embranchement a une longueur de 300 milles dont 60 milles sont actuellement en construction." Maintenant, s'il faut en croire ce que le secrétaire de la compagnie a publié dans les journaux sous sa signature, cet exposé de la situation n'est pas exact. D'après les renseignements de la compagnie, ce qui devait être un embranchement devient pour une grande partie, la voie principale, et si les 60 milles en construction sont situés près des bords du lac, faisant par conséquent partie de la voie principale, l'embranchement n'a plus que soixante milles de longueur.

Je pourrais citer d'autres parties du rapport où la manière de renseignements, — si je puis employer cette expression — et quelques autres traits caractéristiques, semblent exiger que nous soyons plus amplement informés. Nous avons à surveiller l'exécution d'un contrat gigantesque, d'une entreprise énorme, qui, pour la partie financière comme pour tous les autres détails, est d'une nature tout à fait exceptionnelle, et c'est pourquoi j'ai pris la liberté de conseiller cette manière de procéder à son égard.

Je n'ai pas fait cette motion dans le but d'infliger un blâme, même implicite, au gouvernement pour ne pas avoir suivi la ligne de conduite que je me permets d'indiquer; mais la Chambre conviendra, je l'espère, que cette ligne de conduite est raisonnable, qu'elle pourra être de quelque avantage au public, et qu'elle pourra nous aider pour une discussion intelligente de toutes les matières qui se rapportent au chemin de fer du Pacifique.

Dans les cinq années qui vont suivre cette entreprise doit prendre un développement très rapide, pendant lequel il faudra décider des questions de la plus haute importance, telle que le choix des terres, le choix du tracé à suivre et la fixation des tarifs, questions qui se présentent constamment pendant les vacances. Il me semble donc résulter évidemment des pouvoirs énormes, tant administratifs qu'exécutifs, que nous avons confiés à l'administration actuelle, que nous avons droit à des explications exceptionnelles, à des rapports complets, pour que nous puissions prendre, dans la discussion, la part intelligente que, j'en suis sûr, nous désirons prendre tous.

Sir CHARLES TUPPER. Je ne vois pas d'objection à l'adoption de la motion. Je conseillerais cependant à l'honorable député de mettre vingt jours à la place de dix jours. Cela nous permettrait de faire le rapport plus complet, et probablement plus satisfaisant pour le parlement.

M. BLAKE. Mon honorable ami et voisin (M. Mackenzie) me dit que nous devrions partager la différence et dire quinze jours, comme cela se fait dans les autres cas.

Sir CHARLES TUPPER. Très bien. J'ajouterai, puisque je suis debout, que l'honorable député se trompe lors-