

le maniement du patronage. L'honorable député de Colchester (M. Stanfield) est maintenant absent, mais je me permettrai de dire ici, à sa place, que le ministre des Chemins de fer et des Canaux s'est fait une grande renommée à cause de la prétendue équitable distribution des faveurs sur l'Intercolonial. Telle est la question que je désire signaler à la Chambre et au pays. Pas un serrefrein, pas un balayeur, pas un allumeur de lampes, pas un cantonnier, pas un seul employé qui puisse entrer à l'emploi de l'Intercolonial sans être muni d'une lettre de la part du candidat ou du député conservateur exerçant le patronage. La vraie question en litige entre le député de Colchester et le ministre des Chemins de fer—bien que l'honorable député ne l'ait pas précisée de cette façon—est celle de savoir s'il n'existe pas, dans les Provinces maritimes ou de long de l'Intercolonial, depuis Montréal jusqu'à Sydney, des hommes compétents pour voir aux besoins se rattachant à la tête de ligne qui est à Halifax. La question, la voilà. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux, inspiré par M. Gutelius, en a pensé autrement. Jusqu'à ce qu'il eût fait son rapport au sujet du Transcontinental et jusqu'à ce que l'honorable député de Carleton (M. Carvell) eût demandé à la Chambre s'il était naturalisé ou non, M. Gutelius était ici un étranger.

Jusque là, cet homme n'avait jamais jugé à propos de devenir citoyen du Canada par naturalisation, et, parce qu'il lui arrive d'avoir des amis dans d'autres parties du pays, il ne se gêne pas pour en faire venir un et lui confier la direction de ce service dans l'administration des chemins de fer de l'Etat. Il dit, en réalité, aux citoyens des Provinces maritimes: Il est vrai que vous fournissez de temps à autre des premiers ministres à la Confédération—il se trouve qu'ils ont toujours appartenu au parti conservateur,—que vous avez produit des hommes éminents dans toutes les professions et toutes les carrières, mais on ne trouve pas dans tout le personnel de l'intérieur un seul homme qu'on puisse proposer aux installations terminales à Halifax. Le premier ministre permet à son ministre des Chemins de fer et des Canaux d'agir ainsi et de dépenser les deniers publics sans y être autorisé par des décrets ministériels. Il ne lui demande même pas quelles raisons il a d'agir ainsi. Pourquoi ne lui demande-t-il pas compte de sa conduite? Hier soir, il n'a pas voulu répondre à cette question.

Se trouvera-t-il un membre du cabinet pour nous dire pourquoi on a fait exception

sous ce rapport à l'égard du ministre de la Milice; pourquoi le ministre des Finances n'a-t-il pas protesté quand le ministre des Chemins de fer et des Canaux dépensait les deniers publics sans autorisation? Il a protesté quand sir Sam Hughes a commis la même faute. Ce sont là des questions sur lesquelles le public a le droit d'exiger des renseignements.

Le différend entre sir Sam Hughes et le Gouvernement a été provoqué par la question de savoir qui doit avoir la direction des troupes canadiennes en Angleterre. C'est là le fond de l'affaire et c'est sur ce fond que sir Sam Hughes base ses accusations. Le très honorable premier ministre s'étant convaincu que les choses n'allaient pas bien, décida, en octobre dernier, d'opérer deux changements et de confier la direction des forces canadiennes à sir George Perley. Il écrivit dans ce sens au ministre de la Milice d'alors. Voici l'accusation que porte ce dernier dans sa réponse à la lettre du premier ministre:

J'admets sans réserve que l'unique but à atteindre est de remporter la victoire; mais je soutiens que le projet de décret ministériel du 22 septembre dernier et les règlements qui en découlent sont de nature à paralyser le corps expéditionnaire, à le rendre moins effectif et à ramener la confusion qui existait après neuf mois de guerre, avec un système à peu près semblable à celui que vous proposez de rétablir.

Sir Sam Hughes avait été pendant cinq ans le conseiller constitutionnel du premier ministre sur les questions militaires. Ce dernier n'est pas un militaire, pas plus que sir George Perley à qui il aurait dû recommander de borner son activité à ses fonctions de haut commissaire. Toutes les personnes qui sont allées en Angleterre et que j'ai interrogées sont de cet avis. L'honorable premier ministre est incapable de réfuter cette accusation de sir Sam Hughes qui lui reproche de vouloir rétablir un système propre à paralyser le corps expéditionnaire et à ramener la confusion qui existait au début.

Dans ces conditions faut-il s'étonner si la "Nova Scotia Highland Brigade" et si les "Irish Rangers" ne sont pas restés des unités distinctes? Que pouvait-on espérer de mieux? Ces régiments n'avaient personne pour surveiller et protéger leurs intérêts. Que répond le premier ministre, que répond le ministre actuel de la Milice à cette accusation de confusion et d'incurie portée par celui qui a été pendant cinq ans son fidèle Achate? Que dit encore sir Sam Hughes?

Dès le commencement, je me suis fortement opposé à ce qu'on laissât entièrement la direction des troupes, des approvisionnements, de l'équi-