

Permettez-moi de prendre le cas le plus plausible de tous, la construction du chemin de fer Pacifique-Canadien. En 1881, le Gouvernement a passé une convention avec le syndicat du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vue de la construction de cette voie ferrée, et il a été convenu que le Parlement accorderait un crédit de \$25,000,000. Le chapitre 1, Victoria 44, article 9, est ainsi conçu :

Le Gouvernement consent à accorder à la compagnie une subside de \$25,000,000 en argent et de 25,000,000 d'acres de terre, en considération duquel subside la construction du chemin de fer Pacifique-Canadien sera achevée, et ce chemin de fer sera équipé, entretenu et exploité; les dits subsides respectivement à être versés et octroyés au fur et à mesure de la marche des travaux, de la manière et aux conditions suivantes: que le dit subside en argent est par le présent réparti et approprié comme suit, savoir, section centrale, \$15,000,000, section de l'est, \$10,000,000, total, \$25,000,000. Après la construction d'une partie du chemin de fer par le présent contractée, de pas moins de vingt milles de longueur, et après l'achèvement de cette partie, de manière à permettre la circulation de trains réguliers sur cette partie, ainsi que l'équipement, sur cette partie, nécessaire au trafic de cette partie, le Gouvernement versera et octroiera à la compagnie les subsides en argent et en terres y applicables, en conformité de la répartition et de l'appropriation de cet argent et de ces terres, ainsi que ci-dessus prescrit.

Le Parlement fédéral a ensuite ratifié le paiement, et il a, dans la suite, voté un crédit pour chaque exercice, à mesure que les travaux avançaient. Dans l'exercice suivant, 1882, la loi des subsides contenait un article de \$8,500,000, à titre de subvention à la construction du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Le même principe a été suivi dans la construction du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, et nous le rencontrons dans toute notre législation, sans exception, à ma connaissance, sauf dans le présent cas.

Lors du débat sur cette question, l'autre jour, le premier ministre a invoqué, à preuve du contraire, le crédit accordé à la Commission d'embellissement d'Ottawa, mais il n'y a pas de parallèle entre les deux. La commission d'embellissement d'Ottawa a d'abord obtenu une subvention de \$60,000 par année, montant qui a ensuite été porté à \$100,000. A notre avènement au pouvoir en 1896, nous avons constaté que le Gouvernement versait chaque année la somme de \$15,000 à la corporation d'Ottawa, en rémunération des services rendus au Gouvernement à l'égard de ces édifices publics. La corporation d'Ottawa a adressé une demande tendant à faire augmenter cette subvention. Nous n'avons pas jugé à propos de le faire, mais nous avons proposé à la corporation, en considération des services qu'elle nous avait rendus, d'accorder à une corporation ins-

tituée par nous la somme de \$50,000, subseqüemment portée à \$100,000, à être exclusivement affectée à l'embellissement de la ville d'Ottawa. Il y a une grande différence entre cet arrangement et le présent. Dans le présent cas, nous mettons entre les mains du Gouvernement \$35,000,000, à être dépensés de la manière qu'il jugera à propos et quand il sera prêt à effectuer la dépense dans un, deux ou trois ans, mais il n'aura plus de crédit à demander au Parlement. Dès que l'argent sera versé au Gouvernement, il est entre ses mains et le Gouvernement ne doit pas rendre compte de la dépense à qui que ce soit. C'est un mépris absolu du principe que nous avons jusqu'ici suivi. L'autre soir, le ministre de l'Agriculture a fait observer que son propre projet de loi à l'effet d'aider à l'agriculture était un cas semblable à la proposition contenue au présent projet de loi à l'effet d'aider à la marine. J'ai fait observer au ministre de l'Agriculture qu'à un ou deux égards son projet de loi devançait de beaucoup celui du ministre des Chemins de fer relativement aux grandes routes. Je rappellerai cependant au ministre que les dix millions qu'il a demandés au Parlement ne sont pas mis à sa disposition en bloc. Le Parlement lui confère seulement le pouvoir et l'autorité de dépenser une certaine somme chaque année. Il n'est pas nécessaire qu'il se présente chaque année devant le Parlement, mais il ne peut dépenser plus qu'un certain montant chaque année. Il est limité, et sa discrétion à cet égard est très différente de celle dont sera investi le ministre des Affaires navales aux termes du présent projet de loi. Le ministre de l'Agriculture ne peut dépenser les dix millions au propre gré de sa volonté dans une, deux, trois ou quatre années, mais un certain montant chaque année; tandis que le ministre des affaires navales reçoit, en vertu de ce projet de loi, les \$35,000,000 en bloc sans être obligé de s'adresser de nouveau au Parlement pour obtenir d'autres crédits.

On a maintes et maintes fois débattu cette question en Angleterre, et il m'a jamais été adopté de proposition du genre de celle contenue au présent projet de loi. Ce bill confère au ministre des Affaires navales du Canada plus d'autorité que le Parlement de la Grande-Bretagne n'en confère à M. Churchill. Lorsque le premier lord de l'amirauté demande un crédit, et il ne le demande que pour un exercice, et il doit chaque année s'adresser au Parlement, muni de ses plans, et les lui soumettre. Il doit aussi faire connaître la dépense qui sera effectuée pour les travaux de l'exercice suivant. Chaque année il doit ainsi se présenter devant le parlement afin d'obtenir un autre crédit. Ce sujet est un des plus importants qu'on ait débattus dans la Chambre des communes britannique au cours du dernier siècle. Il a pro-