

M. l'ORATEUR: Si la décision semble critiquable on peut en appeler. Mais j'exercerai en pareille matière le droit que je possède, à titre d'Orateur, et veillerai à ce qu'on respecte le règlement.

M. GRAHAM: En toute sincérité, je dois déclarer que je n'ai pas fait pareille affirmation. Le ministre en conviendra, je n'y ai jamais même songé.

M. REID: Continuez.

Des VOIX: Poursuivez.

M. GRAHAM: J'observais donc que non seulement c'est l'habitude de toutes les grandes compagnies d'accorder ces grosses entreprises à de grands entrepreneurs bien solvables, mais qu'on cédait ces entreprises à des sous-traitants. Puis j'observai...

Des VOIX: Il est presque minuit. Demandez le renvoi.

Des VOIX: Continuez.

M. l'ORATEUR: Il faut respecter la décision du président; or, dire à l'honorable député: "Continuez", au mépris de cette décision, c'est certainement faire opposition à l'ordre du président et celui qui se permet pareille chose commet, au jugement de la Chambre, une inconvenance.

M. CARVELL: C'est moi, sans doute, qui suis visé par ces paroles de Votre Honneur. Je disais à l'honorable député de demander le renvoi. Je ne conteste nullement votre décision.

M. GAUVREAU: Bien plus, j'ai entendu le ministre dire "Continuez".

M. l'ORATEUR: A l'ordre! J'ai entendu le mot: "Poursuivez!"

M. BOIVIN: Le ministre des Chemins de fer a dit: "Continuez!"

M. GAUVREAU: Un mot, s'il vous plaît.

M. l'ORATEUR: Tout député a le droit de soulever une question de règlement; mais il doit demeurer assis quand l'Orateur porte la parole.

M. GAUVREAU: J'allais tout simplement vous demander de me permettre un seul mot. J'ai entendu le ministre lui-même dire à l'ancien ministre des Chemins de fer: "Continuez!" Si vous ne l'avez pas entendu, ce n'est nullement ma faute.

Des VOIX: Nous l'avons tous entendu prononcer cette parole.

M. GRAHAM: La question me semble assez bien élucidée. J'ai soigneusement évité d'incriminer les motifs du ministre ou

d'insinuer qu'il n'ajoute pas foi à ses propres paroles. Il s'agit d'un article du rapport que le ministre a passé sous silence. C'est sur cet article que portaient mes observations, et non pas sur les affirmations du ministre.

Je me suis occupé de quelques compagnies et de certains agissements du Gouvernement, et je vais présenter une observation sur une autre œuvre du Gouvernement. Les deux dernières sections du chemin de fer de la baie d'Hudson ont été adjudgées par le Gouvernement actuel à J. D. McArthur. Il s'agissait d'une fort grosse entreprise et McArthur l'a confiée à des sous-traitants. Ce n'est nullement là ce que je critique. C'est ainsi seulement qu'il est possible d'exécuter d'aussi grands travaux. Mais ce que j'affirme, c'est qu'il est déloyal d'accuser l'ancien Gouvernement ou la commission précédente d'avoir gaspillé \$8,000,000 au moyen d'entreprises confiées à des sous-traitants, alors que le Gouvernement se permet le même procédé relativement au chemin de fer de la baie d'Hudson.

J'ai cité nombre d'autorités sur la question de l'emploi des rampes, autorités incontestables pour la plupart, et je vais citer une autre autorité que le ministre ne saurait révoquer en doute. Le mot "virtuel" ne figure pas dans ce texte, mais l'expression a induit en erreur le secrétaire de la chambre de commerce de la ville de Québec. C'était le mot "maximum" qui était présent à sa pensée; mais il a employé le mot "virtuel". Que dit donc ce rapport en conclusion? M. Gtutulus se trouve ici dans son propre champ d'activité et voit les choses au point de vue d'un exploitant de chemin de fer, non pas avec les yeux d'un commissaire salarié. Il s'occupe de son propre réseau et non pas du Grand-Tronc-Pacifique. Il s'exprime en termes qui ne prêtent à aucune ambiguïté. Cette fois, sans doute, il a mis au rancart le costume du commissaire; il demande ce qu'il y a de plus parfait pour l'Intercolonial, afin d'en rendre l'exploitation plus fructueuse et plus rémunératrice. Page 138 du Rapport, il dit:

Cette commission n'est pas d'avis qu'on eût dû construire la ligne du Transcontinental à l'est de Lévis, entreprise qui s'est exécutée au coût de \$35,000,000, tout d'abord parce que le gouvernement possédait à cette époque une ligne de chemin de fer en exploitation entre Lévis et Moncton, l'Intercolonial; secondement, parce que le Transcontinental national ne serait que de 33 milles plus court; troisièmement, parce que les rampes du Transcontinental national sont plus fortes que celles de l'Intercolonial, et, quatrièmement, parce que les rampes de l'Intercolonial peuvent être réduites à quatre