

Nous avons l'honneur de vous remettre, pour être transmis à Son Altesse Royale le Gouverneur général du Canada, le rapport de la commission chargée de faire une enquête sur la construction du chemin de fer Transcontinental.

Vos dévoués,
Geo. Lynch-Staunton,
Président.

F. P. Gutelius,
Commissaire.

Qui est le président de cette commission? Un avocat qui, me dit-on, n'a aucune expérience de la construction des chemins de fer; mais qui est un partisan acharné de nos adversaires, un homme toujours prêt à combattre pour ses amis politiques. Ce sont ses titres et on m'apprend qu'il était plus porté à toucher son gros traitement mensuel qu'à se donner la peine d'aller se renseigner aux sources mêmes pour faire un rapport juste et impartial. Était-il plus compétent que M. Parent, l'ancien président de la commission du Transcontinental? D'après nos amis il lui était de beaucoup supérieur. A-t-il construit un chemin de fer au Canada? Non. Est-il connu pour avoir dépensé des deniers du trésor dans des travaux publics? Dans ce cas, je n'en ai jamais entendu parler. Tout ce que j'ai appris de M. Lynch-Staunton, c'est qu'il a été employé pour une grande compagnie de chemin de fer du pays. Qui est l'autre commissaire, M. Gutelius? Un ingénieur qui, me dit-on, a quelque pratique dans les constructions de chemins de fer. Mais qui oserait comparer M. Gutelius avec M. Lumsden ou M. Grant quand il s'agit de construction de chemins de fer? Pour moi M. Lumsden est un homme beaucoup plus compétent pour les opérations pratiques que mon ami Gutelius.

J'ai dit quels étaient les titres de ces commissaires qui ont été désignés pour faire une enquête sur cette vaste entreprise. Monsieur l'Orateur, si vous aviez une grande cause à défendre, confieriez-vous vos intérêts à un homme qui aurait des intérêts opposés aux vôtres? M. Gutelius était-il désintéressé pour faire ce rapport? Je prétends que non. Pourquoi? C'est l'employé d'une autre grande compagnie de chemin de fer du pays et il ne pouvait pas rendre justice aux deux entreprises à la fois. Il devait suivre l'une ou l'autre voie. Laquelle pensez-vous qu'il devait prendre? Celle du pain, quand il y a du beurre dessus, comme on dit en français. Le Gouvernement a promis un gros traitement à cet ingénieur, pourquoi faire? D'abord pour rédiger un rapport, ensuite pour prendre la direction de l'Intercolonial. Pourquoi donc? Je sais pourquoi et les habitants de l'est du Ca-

[M. Michaud.]

nada le savent également. On fait aujourd'hui un effort pour jeter du discrédit sur la construction de cette voie ferrée afin d'aider les compagnies de chemins de fer qui sont les amis du parti conservateur. On ne tient pas à assurer le succès de cette voie parce que cela causerait une perte trop grande aux autres compagnies qui seraient forcées de reconstruire leur ligne. Elles ont des courbes trop fermées et des rampes trop raides et quand le Transcontinental permet de remorquer trente wagons, les autres ne peuvent pas traîner plus de dix ou quinze wagons. Quand une ligne est mal construite pour commencer, il faut quelques années après la refaire entièrement pour avoir une bonne voie.

Une ligne qui doit être reconstruite tous les dix ou quinze ans n'est jamais bonne. En construisant le Transcontinental, nous avons voulu avoir une ligne de première qualité, qui soit conforme au modèle le meilleur et dont on puisse dire, comme l'a fait M. Leonard, que c'est une valeur pour le pays.

Qu'est-il arrivé? Un an s'est écoulé, monsieur l'Orateur, les Provinces maritimes n'ont pas eu la possibilité de marcher de l'avant, tandis que l'Ouest était si vanté. Nous n'avons pas eu de facilités pour l'exportation de nos produits, sauf par cette unique ligne de chemin de fer, et l'Ouest ne pouvait pas exporter de marchandises par des ports canadiens, parce qu'il manquait de facilités de transport. Pour atteindre les marchés de l'autre côté de l'océan, les produits de l'Ouest devaient passer par les ports américains et nous ne pouvions pas expédier avec profits nos produits manufacturés dans l'Ouest, car nous n'avions qu'une ligne de chemin de fer qui nous imposait des tarifs extraordinaires de transport. Alors pour que nos marchandises ne passassent pas par des ports américains nous avons construit notre ligne de chemin de fer pour faire la concurrence aux lignes américaines et j'espère que le Transcontinental pourra transporter des marchandises à aussi bon marché à Saint-Jean, Québec ou Halifax que les lignes américaines en transportent à Boston ou à Portland (Maine).

Nos honorables adversaires disent que nous avons dépensé trop d'argent. Mais nous qui habitons l'Est, nous avons droit à notre part; Québec a aidé l'Ouest et qu'avons-nous reçu en compensation? Nous n'avons eu qu'une seule ligne construite depuis l'Intercolonial, c'est le chemin de fer de la vallée de Saint-Jean qui n'est