

seil du roi; il a été un des membre de cette commission et à ce titre il devrait être en mesure d'interpréter le traité et d'en faire l'application dans la construction de la ligne. (Lisant):

La loi vous autorisait-elle à construire un réseau à deux voies?—R. Non.

M. McKENZIE: Je désire poser une question.

Des VOIX: A l'ordre!

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A l'ordre! L'honorable député sait parfaitement qu'il n'a pas le droit d'interrompre.

M. SHARPE: Si je n'ai pas réussi, dans la mesure de mes faibles lumières, à éclairer le député du Cap-Breton-nord, ce n'est nullement ma faute. Je le prie de se référer au rapport du commissaire, ainsi qu'à son concitoyen, M. McIsaac, conseil du roi, de la Nouvelle-Ecosse. Les libéraux, y compris le député du Cap-Breton-nord, ont été passablement irrités de la publication de ce rapport, et cela à fort bon droit, car tous les arguments formulés, toutes les critiques dirigées dans le passé contre le Transcontinental national, toutes les condamnations dont la ligne a été l'objet de la part du parti conservateur et de ses chefs, tout cela est amplement justifié par ce rapport. Tous ceux qui ont suivi de près la construction de la ligne soupçonnaient depuis longtemps que ces travaux étaient le théâtre quotidien de rapines, de grappillages, de filouteries de tout genre; et ce rapport corrobore pleinement ces soupçons. Les libéraux sont donc dans une belle colère quand ils discutent ce rapport, à preuve les interruptions que l'honorable député vient de se permettre. Leurs critiques s'adressent bien moins au fond même du rapport qu'au personnel de la commission. Mais la publication des conclusions de ce rapport a soulevé une si vive indignation au sein du pays que s'il se faisait des élections générales à bref délai, le parti libéral, jadis si grand, si puissant, si orgueilleux, serait réduit à quelques débris, et n'existerait plus que de nom dans le souvenir populaire.

On a fait valoir certaines raisons plausibles en faveur de la construction de cette ligne. L'ancien ministre de l'Intérieur les a rappelées à votre souvenir. Cette ligne était nécessaire, nous dit-on, afin d'ouvrir à la colonisation les nouveaux territoires de l'Ouest et de faciliter les communications entre les nouveaux éta-

blissements. Or, quand on construisit le Grand-Tronc-Pacifique dans l'Ouest, on le fit passer sur nombre de milles de parcours à peu de distance du Pacifique-Canadien, dans les régions bien colonisées. La construction de la ligne, nous disait-on, était nécessaire pour déterminer l'abaissement des prix de transport des marchandises. Mais les pertes énormes résultant de la mauvaise gestion de la ligne ont mis obstacle à la réduction des tarifs de marchandises, pour une ou deux générations.

On voulait, nous disait-on, ouvrir à la colonisation l'intérieur de Québec et des Provinces maritimes, et voilà pourquoi on a établi une ligne parallèle à l'Intercolonial, aussi personne aujourd'hui, sauf l'ancien ministre de l'Intérieur, n'a la témérité de justifier la construction de ce tronçon. Après avoir lu le rapport et les opinions des ingénieurs et de feu l'hon. A. G. Blair, je déclare qu'on ne saurait trouver de langage assez énergique pour stigmatiser la folie, la criminelle folie de l'ancien Gouvernement en construisant ce tronçon de la ligne. Bien qu'on ait donné au public plusieurs raisons plausibles militant en faveur de la construction de cette ligne dans l'intérêt public, le peuple en général nourrissait bien des soupçons sur les secrets mobiles des auteurs de ce projet. Et ce qui s'est passé plus tard au cours de ces travaux a justifié les soupçons existant dans l'esprit public. Ainsi, le public suppose que le projet de ce réseau a été conçu dans la pensée d'ériger un monument au chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier). Le succès phénoménal du Pacifique-Canadien, inauguré par sir John A. Macdonald, a pleinement prouvé la sagesse du vieux chef conservateur.

On peut bien volontiers pardonner au chef actuel de l'opposition cet ambitieux projet de Transcontinental pour lequel il rêvait un succès comme celui qui a couronné l'entreprise du Pacifique-Canadien. Mais ce qui différencie les efforts du chef de l'opposition de ceux de l'ancien chef conservateur, c'est la différence entre le succès et l'avortement, entre la promesse et la réalisation. Le Pacifique-Canadien, inauguré par l'ancien chef conservateur, avait ouvert à la colonisation un nouveau pays et inspiré à de jeunes populations de nouvelles ambitions et de nouveaux espoirs; mais le Grand-Tronc-Pacifique inauguré par le chef de l'opposition est devenu une pierre meulière au cou du peuple canadien, qui se trouve grevé d'énormes