

les commissaires ont enrichi nos archives d'un document qui, non seulement justifie l'attitude passée du parti conservateur sur cette question, mais qui rend aussi entièrement justice à l'honorable premier ministre. Ce rapport fait plus que justifier l'attitude du parti conservateur et celle du premier ministre; il met au jour, dans ses plus petits détails et avec les preuves les plus irréfutables, la concussion la plus éhontée qui se soit jamais pratiquée dans l'Amérique du Nord.

Les conclusions de ce rapport n'ont pas trop surpris les Canadiens qui connaissaient la composition purement politique de l'ancienne commission du Transcontinental national. Les membres de cette commission ont été choisis, non parce qu'ils étaient des experts en matière de construction et d'exploitation des chemins de fer, mais uniquement parce qu'ils étaient au courant de toutes les intrigues politiques.

Il est tout à fait intéressant d'établir une comparaison entre les méthodes employées par le gouvernement des Etats-Unis, lorsqu'il s'agit de nommer une commission, et celles observées au Canada pour la nomination de cette commission chargée de faire une enquête sur la dépense de millions et de millions de dollars provenant du Trésor public. Lorsque le président des Etats-Unis a nommé une commission chargée de construire le canal de Panama, a-t-il choisi les membres de cette commission parmi la classe d'hommes où l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux dit que le Gouvernement est allé fixer son choix, des hommes de grandes aptitudes, mais ne possédant aucune connaissance pratique? Examinons le personnel de la commission nommée par le président des Etats-Unis: John G. Walker, vice-amiral de la flotte des Etats-Unis, qui présida les commissions nommées auparavant avec mission de tenir une enquête et de faire rapport sur cet ouvrage; Geo. W. Davis, major-général de l'armée des Etats-Unis, porté à la liste des retraités; Wm B. Parsons, ingénieur civil éminent, de New-York; Wm H. Burr, professeur en génie civil à l'université Columbia, de New-York; Benj. M. Harrod, ancien ingénieur civil de la ville de la Nouvelle-Orléans et de la Louisiane; Carl E. Grunskey, ingénieur civil, de San-Francisco, et Frank T. Hecker, ingénieur civil, de Détroit.

M. McKENZIE: Au sujet du canal de Panama, dans quelle mesure les dépenses ont-elles excédé l'évaluation primitive?

[M. Samuel Sharpe.]

M. SHARPE: Je n'ai pas ces données.

Un hon. DEPUTE: Tout le monde connaît ces chiffres.

M. SHARPE: Mon honorable ami, possédant ce renseignement, pourra peut-être le fournir à la Chambre.

M. McKENZIE: La dépense a doublé l'évaluation.

M. SHARPE: Voilà la commission que le président des Etats-Unis a nommée pour entreprendre un travail d'une importance aussi vaste. Comparons ce personnel avec celui de la commission nommée par le gouvernement libéral, lorsqu'il a voulu dépenser des millions et des millions de dollars du Trésor public. Qui a-t-il voulu pour faire partie de cette commission d'experts? D'abord, M. S. N. Parent, avocat distingué et conseil du roi, de la province de Québec. On dit qu'il n'a jamais plaidé une cause; toujours est-il que s'il connaissait peu de chose des questions de droit, son savoir était certainement nul à l'égard de la construction des chemins de fer. L'autre commissaire choisi fut M. Mc-Isaac, la lumière brillante du barreau de la province de la Nouvelle-Ecosse, qui, s'il faut en croire l'honorable député de Cap-Breton (M. McKenzie), n'a pu interpréter la convention au point de vue de la loi. Vient ensuite M. Young, cultivateur du Manitoba, et M. Reid, fabricant de corsets, de London, Ontario.

Il y avait quelque chose de vrai dans l'argumentation de l'ancien ministre des Chemins de fer et des Canaux, lorsqu'il disait qu'on pourrait parfaitement choisir pour administrer un département un homme capable de se faire écouter de ses subordonnés, du moment que cet homme serait entouré de bons experts dont il suivrait les conseils. Je connais certains cas établis par la preuve; j'indiquerai la page et la date, parce que le temps ne me permet pas d'entrer dans des détails. On y voit que les commissaires ont mis de côté les avis donnés par les experts du ministère des Chemins de fer et de la commission; ce fut aussi ce qu'a fait l'ancien ministre des Chemins de fer lui-même.

Nous commençons par la question des deux terminus de Moncton. Nous voyons ici le Gouvernement posséder deux gares terminus. Vient ensuite la question de la section de l'Est, et j'ai déjà fait observer que cette dernière a été construite à l'encontre de l'avis de l'ingénieur en chef, M. Lumsden.