

la conduite de cette entreprise, il ne saurait plus être question de diminuer les prix de transport. L'ex-ministre de l'Intérieur a consacré beaucoup de temps à une discussion du prix des terres dans l'Ouest à diverses époques de l'histoire de ce pays. Mais je ne vois pas le rapport de cette question avec celle dont la Chambre est saisie. Il a avec beaucoup d'adresse converti le débat en une discussion de la difficulté avec laquelle les grains s'expédient. C'est là un sujet que la Chambre a entendu discuter plusieurs fois; l'ex-ministre de l'Intérieur ne se lasse jamais d'en parler. Avec d'autres de son parti, il aime mieux discuter n'importe quoi de préférence à ce rapport.

Je suis quelque peu surpris des efforts que fait l'honorable député pour justifier la construction de cette ligne entre Moncton et Québec. Personne autre que lui, je crois, n'aurait eu la témérité, devant les critiques que l'on a faites contre cette division du Transcontinental, de défendre cette entreprise. Tous les ingénieurs de quelque renom s'accordent pour condamner l'établissement de ce tronçon de ligne qui va de Québec à Moncton. M. Woods déclare dans son témoignage (page 470 du Rapport) que cette partie de la voie a été décidée comme mesure politique et sans tenir le moindre compte du point de vue pratique. Il dit avoir discuté cette affaire avec le président du Grand-Tronc, feu Charles M. Hays, à qui il a exposé son opinion. On lui demande:

Quelle était votre opinion?

Et il répond:

Que le coût de la ligne était hors de proportion avec les avantages que l'on pourrait jamais tirer de sa construction et de sa mise en exploitation. Il me répondit que tout ceci avait été réglé par le Gouvernement et que, pour lui, il n'avait jamais vu cette entreprise d'un bon œil, mais qu'il ne voyait aucune issue pour en sortir.

Telle est l'opinion de M. Woods, adjoint de l'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique. M. Lumsden était l'ingénieur en chef du Gouvernement lorsque l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique a été décidée, et je vais vous lire à la page 480 ce qu'il dit de la section du Nouveau-Brunswick:

D. Avez-vous jamais étudié la question de construire dans le Nouveau-Brunswick une ligne parallèle à l'Intercolonial?—R. Non, je n'ai jamais eu de discussion avec les ministres à ce sujet.

D. Vous ne l'auriez pas proposé, n'est-ce pas?—R. Non.

Voici que le Gouvernement n'a pas même consulté son ingénieur en chef sur l'u-

[M. Samuel Sharpe.]

tilité de la possibilité de cette ligne. Jamais la question n'a été discutée avec ce dernier, et il vient nous déclarer que, l'eût-on consulté, il aurait déconseillé la chose. Mais il est quelqu'un qui, à mon sens, fait encore plus hautement autorité que l'un ou l'autre de ces hommes; je veux dire l'honorable A. G. Blair, qui a été un temps le premier ministre du Nouveau-Brunswick et qui représentait cette province dans le cabinet Laurier. Il était le représentant d'un comté du Nouveau-Brunswick quand il a fait cette vigoureuse sortie contre le gouvernement à propos de la construction de cette partie du Transcontinental qui devait passer dans sa province. Si quelqu'un devait favoriser l'établissement de ce bout de ligne, c'était bien M. Blair; or voici comment il s'est exprimé dans le remarquable discours qu'il a prononcé devant la Chambre en 1903:

C'est gaspiller et jeter au vent les fonds publics. C'est non seulement la ruine du Transcontinental, mais un pur gaspillage des deniers publics.

L'ex-ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a eu la témérité—et, à mon sens, il est bien le seul qui, dans cette Chambre ou au dehors, aurait, à l'heure qu'il est, cette témérité—de vouloir justifier la construction de cette partie du Transcontinental, et il a été acerbe dans sa dénonciation de ce qu'il appelle la partialité de ce rapport. Je tiens à faire observer à l'honorable député que ce rapport a pour base des témoignages donnés sous serment. A l'exception de M. Tye, les témoins sont tous des experts que le parti libéral a employés dans la construction de la ligne, de sorte que l'ancien Gouvernement est condamné par ses propres fonctionnaires.

Personne mieux que l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) ne se rend compte qu'il subit son procès en ce moment. Le rapport de la commission renferme quarante et une accusations pour délits politiques et infractions contre l'administration de l'ancien ministre. Nous avons entendu l'ex-ministre exposer sa propre cause, et ceux qui ont écouté son discours enflammé de sept heures, au cours duquel il a défendu les actes de son administration, ont dû se sentir porté à admirer son énergie physique, s'ils n'ont pu apprécier la logique de ses arguments.

L'honorable membre ne s'est pas borné à parler longtemps; il a aussi parlé haut et avec amertume, montrant ainsi qu'il se rendait compte que son avenir politique était en jeu. Il était intéressant d'étu-