

courte reliant Montréal à Saint-Jean, la question était de savoir s'il était possible ou non de faire passer une ligne de chemin de fer sur toute la largeur du Canada.

Le très honorable premier ministre voulait alors, comme en 1903, un chemin de fer tout canadien, et c'est animé par l'espoir de l'obtenir qu'il demandait de différer la chose. Il est bon, je crois, que la Chambre soit renseignée sur ce point, puisque c'est là un des plus forts arguments qu'il a fait valoir le jour où il présentait sa proposition relative au Transcontinental, à savoir que nous voulions d'une ligne toute canadienne allant de l'Atlantique au Pacifique. Une nation a besoin d'une pareille ligne, sans regarder à la dépense.

On a combattu l'entreprise par le motif que la ligne traversait un territoire inconnu. Que le territoire soit ou ne soit pas connu, ce n'est pas là ce qui importe; ce qui importe, c'est que, par suite de l'établissement de cette voie depuis Québec jusqu'à la côte du Pacifique, en ligne droite par Winnipeg et les prairies, de grandes étendues de territoire ont été acquises aux provinces de Québec, d'Ontario et de la Colombie-Anglaise, lesquelles sans un chemin de fer auraient tout aussi bien pu se trouver dans le centre de l'Afrique en tant que la prospérité matérielle du Canada est concernée. Le seul reproche que l'on nous fasse, c'est d'avoir bâti cette ligne à grands frais pendant que nous aurions dû, dit-on, la bâtir à bon marché; c'est d'avoir construit une ligne de grande valeur et qui durera, tandis que nous aurions dû, au dire de la droite, établir une ligne provisoire sans valeur.

Quoi que l'on puisse dire contre les membres de la droite, on ne saurait leur reprocher de l'inconséquence dans leur opposition au Transcontinental. Ils l'ont combattu en 1903 depuis les chaleurs jusqu'aux neiges; ils l'ont de nouveau combattu en 1904. Ils ont fait de leur mieux depuis lors pour le discréditer, mais il leur a fallu attendre d'être au pouvoir pour atteindre le but qu'ils visaient dès longtemps. A une époque critique de l'histoire de cette ligne lorsque des fonds considérables ont été consacrés à son établissement et que, pour l'achever et l'outiller complètement, il faut encore d'énormes sommes, à une époque où le trafic est en voie de se former et où il se développe, nos adversaires arrivent avec un rapport que l'on a déjà qualifié

de faux, et qui est une tentative de discréditer l'entreprise aussi bien que de perdre de réputation le parti libéral. Leurs commissaires se sont ingéniés à trouver des raisons de discréditer le Transcontinental, grossi dans ce même but toutes les réflexions de ce rapport.

Afin de ruiner, s'il est possible, cette entreprise, c'est le moment qu'ils ont choisi pour agir, usant de l'influence du cabinet pour la discréditer au point de vue des affaires, et pour déshonorer leurs collègues de la gauche. On a dit de ce rapport qu'il était l'œuvre d'adversaires, et cela est vrai; il l'est au point de perdre toute créance.

Mais que dire d'un Gouvernement qui, dans l'espérance de nuire à ses adversaires politiques, n'hésite point à vouloir la ruine de cette entreprise? Certes, ils ont bien choisi leur temps. Lorsque l'argent est rare, que le crédit est difficile, que, pour achever cette ligne, l'on a besoin de fonds, c'est le moment qu'ils choisissent, et c'est aussi celui où ils pouvaient faire le plus de dommage. Nous ne savons pas s'ils réussissent, mais ils pourront dire, si l'entreprise est menée à bonne fin, que ce n'est pas de leur faute.

M. SAMUEL SHARPE (Ontario-nord):
Monsieur l'Orateur, dans le peu de temps qui est à ma disposition, je n'entends point suivre l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Oliver) dans les remarques qu'il a faites. Au cours de la dernière session, le ci-devant ministre des Chemins de fer (M. Graham) s'est associé à l'ex-ministre de l'Intérieur dans une violente condamnation du règlement de clôture que l'on s'appropriait à appliquer; voici cependant que l'ex-ministre des Chemins de fer fait un discours de sept heures pour se défendre et défendre son administration contre ce rapport de MM. Staunton et Gutelius. La même latitude est accordée au ci-devant ministre de l'Intérieur qui, pendant plus de deux heures, discute ce rapport. Les appréhensions de ces messieurs étaient donc peu fondées quand ils affirmaient que la mise en vigueur du règlement serait une entrave à la liberté de la discussion.

Mon honorable ami a parlé de la nécessité du Grand-Tronc-Pacifique pour une réduction des tarifs de transport des marchandises. Tout le monde voit d'un bon œil le Grand-Tronc-Pacifique ou tout autre ligne à l'aide de laquelle ce résultat serait atteint, mais si l'on prend en considération les énormes frais d'établissement de cette ligne, dus au gaspillage, à l'extravagance, à la mauvaise administration qui ont caractérisé