

saies, et plus particulièrement cette assertion que l'on trouve à la page 24 du rapport de MM. Gutelius et Staunton :

Nous n'hésitons pas à dire que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, au lieu de désapprouver, a plutôt encouragé cette commission sans expérience dans ses dépenses folles pour ce chemin de fer.

C'est une accusation très grave à lancer contre une entreprise pratique et sérieuse. L'honorable député d'Algoma-ouest (M. Boyce) a aujourd'hui même attiré l'attention de la Chambre sur une communication adressée par M. Hays, président du Grand-Tronc-Pacifique, au gouvernement d'alors, demandant qu'une certaine entreprise fût sous-concédée, parce que de cette manière une épargne pourrait être réalisée. En présence de ces faits, cette commission ose inscrire dans le rapport même qui contient pareil renseignement cette assertion contre la bonne foi et la compétence pratique de la compagnie Grand-Tronc-Pacifique. Je constate également que le Grand-Tronc-Pacifique, en tant que compagnie de construction, s'est fait adjuger quatre entreprises. Pour ces quatre entreprises, son offre était de \$958,000 moins élevée que celle de tout autre soumissionnaire, de sorte que la construction du chemin de fer, loin d'avoir coûté plus cher à cause de l'intervention du Grand-Tronc-Pacifique, a coûté près d'un million de dollars de moins dans le cas de ces quatre entreprises. La commission elle-même nous fournit la preuve de ce fait, ce qui ne l'empêche pas de porter cette atroce accusation.

Un mot seulement à l'égard de l'entreprise Davis, qui a fait le sujet d'une lettre de M. Hays à la commission. Les Davis firent leur dépôt; ils transportèrent leur entreprise, et le Gouvernement actuel opéra les derniers paiements à cet égard. Le Gouvernement actuel avait en main le dépôt et les deniers donnés en garantie, et c'est le ministère actuel qui a opéré les derniers remboursements. L'entreprise n'était pas parachevée à la date spécifiée. Mon honorable ami le solliciteur général déclare que l'ancienne commission, par résolution, libéra l'entrepreneur du paiement de l'amende. C'est vrai, mais rien n'empêchait la commission actuelle de rapporter la résolution adoptée par la commission précédente, et, ayant les fonds en main, d'exiger le paiement de cette amende si elle jugeait équitable d'en agir ainsi. Si elle ne l'a pas fait, c'est qu'elle ne jugeait pas qu'il fût équitable de le faire, et assurément elle doit accepter la responsabilité de son abstention dans les circonstances.

[M. Oliver.]

Au sujet de cette affirmation hardie des commissaires que, "sans parler des sommes qui ont été appliquées sans nécessité à construire la voie ferrée à l'est du fleuve Saint-Laurent, 40 millions au moins ont été dépensés inutilement dans l'exécution de ce projet", si ces paroles ont pour but de signaler l'inopportunité d'une telle mesure en elle-même, ma réponse est qu'il n'entrerait pas dans les attributions des commissaires d'exprimer d'avis à cet égard. Si c'est le mode d'exécution qu'on entend critiquer, je dirai ceci: En premier lieu, aux termes du traité conclu avec le Grand-Tronc-Pacifique celui-ci, en qualité de concessionnaire de l'Etat, avait le droit —on lui en imposait même l'obligation—de dire son mot à l'égard de toute dépense nécessitée par l'établissement de la ligne.

Il a exercé ce droit, et chaque article de la dépense a été examiné et approuvé par le Grand-Tronc-Pacifique. Nos adversaires diront tant qu'ils voudront, —et ils n'ont pas manqué de le faire,—que les autorités du Grand-Tronc-Pacifique n'ont pas été fidèles à leurs principes. C'est une calomnie tellement grossière que je me dispenserai de la relever; mais en admettant que les autorités du Grand-Tronc-Pacifique furent fidèles à leurs engagements alors leurs mandants étaient protégés, et le Dominion était également protégé aux termes de cette stipulation du traité, et on n'est pas justifié de prétendre qu'il s'est fait des dépenses inconsidérées. En outre, des vingt et une entreprises, il n'en est pas une seule, —ou une à peine,—qui fût complétée et réglée lorsque le ministère actuel fut constitué. Les sommes versées en dépôt et celles qui devaient être remboursées étaient encore entre les mains du Gouvernement, et s'il a libéré des sommes qu'il aurait dû retenir, c'est le ministère actuel, et non pas l'ancien, qui en est responsable, et c'est à lui de se justifier auprès des électeurs du Dominion.

Il ne me reste plus qu'à relever une observation de l'honorable député d'Algoma (M. Boyce). Il a parlé d'une résolution proposée par le leader actuel de l'opposition, lorsque fut déposé le projet ministériel de 1885, pour la construction de la ligne courte du Pacifique-Canadien de Montréal à Saint-Jean; le très honorable membre aurait voulu différer l'exécution du projet afin de permettre de pousser les études topographiques. L'honorable député a mis en contraste son attitude temporisatrice dans cette circonstance et son impatience lorsqu'il déposa son projet du Transcontinental. Qu'on me permette de faire voir la différence des deux situations. A l'égard de la ligne