

Grand-Tronc-Pacifique au lieu de ceux du Nord-Canadien, les convois de marchandises compteront cinq wagons de moins par jour dans chaque direction. Voilà pour un des résultats.

M. HANNA: Ne transportent-ils pas toutes les marchandises qu'ils reçoivent?

L'hon. M. OLIVER: Sans doute, mais il est plus économique de transporter des marchandises sur une voie en bon état. Après tout, pour les chemins de fer comme pour toute autre chose, c'est une question de bénéfices sur la somme de travail accompli. Mon honorable ami doit se rendre compte que dans le cas où quelqu'un s'est établi dans une certaine localité, parce qu'il y passe un chemin de fer, l'enlèvement des rails détruit la valeur de son travail et du placement qu'il a fait. Que se propose-t-on de faire à son égard? Va-t-on l'indemniser des dommages qu'il a subis? Dans l'affirmative, qui va payer ces dommages? Va-t-on tenir le gouvernement anglais responsable d'un pareil état de choses? Ce dernier, j'en suis convaincu, n'a jamais eu l'intention de faire un marché semblable.

J'ai en ma possession des lettres où l'on demande ce qu'il adviendra des obligations scolaires de la ville de Tollerton, ville qui n'existe plus par suite de l'enlèvement des rails. Voilà des questions que le Gouvernement canadien doit examiner sérieusement. Il ne faut pas oublier que nous sommes les représentants du Gouvernement canadien, et non du gouvernement français ou du gouvernement anglais.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je demande pardon à mon honorable ami; il est vrai que nous représentons ici le Gouvernement canadien, mais aussi nous représentons l'empire britannique, et nous nous efforçons de remporter la victoire. Mon honorable ami prétend que le Gouvernement, en enlevant les rails du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique, a plutôt voulu causer la ruine de ce dernier que chercher à expédier les rails dont le gouvernement anglais avait besoin.

Se figure-t-il qu'un seul des membres de ce comité doué d'un semblant de raison admettra cet argument? Croit-il que le peuple s'y arrêtera? L'honorable député dit que, de notre propre initiative, sans aucune demande de la part du gouvernement anglais, simplement dans le but de faire disparaître le Grand-Tronc-Pacifique, création de l'ancien gouvernement, nous avons enlevé ces rails pour les expédier en France. L'honorable député nous prend-il pour des gens dénués de raison—car c'est ce qui semble comporter son raisonnement.—Le gouver-

nement anglais avait besoin de ces rails pour transporter les gros canons. Il lui fallait des rails de 80 livres et il l'a dit. Nous avons alors expédié des rails de 80 livres; afin de ne causer aucun embarras aux chemins de fer autres que ceux de l'Etat, nous avons commencé par le Transcontinental national. Lorsque nous eûmes expédié les rails requis, on nous a demandé de faire une nouvelle expédition des mêmes rails suivant les quantités qu'il fallait. Nous avons alors demandé à sir Henry Drayton, président de la commission des chemins de fer du Canada où nous pourrions trouver au pays des rails de ce genre tout en causant le moins d'inconvénient possible. Comment le Gouvernement pouvait-il agir autrement? Que pouvait-il faire de plus juste? A quel autre tribunal pouvions-nous nous adresser? La commission des chemins de fer se compose de personnes sans aucun esprit de parti, responsables non pas au Gouvernement mais au Parlement. Leur avis a été de prendre ces rails sur le Grand-Tronc-Pacifique et nous avons suivi cet avis. L'honorable député sait que les lignes du Grand-Tronc-Pacifique et du Canadien-Nord sont parallèles dans le district dont il parle, il sait que nous avons fait à cet endroit une voie à l'usage des deux compagnies. Nous avons tiré le meilleur parti possible de la situation, afin de pouvoir expédier en Europe les rails dont on avait un si pressant besoin tout en sauvegardant l'intérêt public. L'honorable député parle de la possibilité de joindre des rails de 60 livres avec des rails de 80 livres, ou des rails de 80 livres avec des rails de 40 livres en France. On pourrait le faire au bord de la mer au moyen d'éclisses forgées à la main, on a le temps et l'on ne rencontre pas autant d'obstacles que près du front. Mais quand les hommes sont obligés de travailler sous le feu, les autorités veulent des rails susceptibles d'être réunies au moyen d'éclisses réglementaires. Voilà pourquoi après avoir obtenu les rails du Transcontinental sur un parcours de trois cents milles, les autorités ont demandé d'autres rails du Grand-Tronc-Pacifique du même poids et du même forage afin que des éclisses du modèle réglementaire puissent servir près du lieu où les hommes doivent travailler dans les conditions les plus pénibles et exposés aux plus grands dangers. Il est de rigueur que les rails puissent être joints rapidement afin que les gros canons soient expédiés au front à l'appui de toute avance des troupes. L'attitude de l'honorable député à cet égard est la plus extraordinaire que j'aie vu prendre en cette Chambre. Sans sourcilier, il exprime l'avis que ces rails n'ont