

depuis, il n'a laissé échapper aucune occasion de manifester son hostilité.

A deux reprises différentes, aux élections générales de 1904 et 1908, le peuple a approuvé cette entreprise; mais nos adversaires ont persisté quand même dans leur attitude de combat. Un moment ils espèrent faire brèche en provoquant l'enquête Hodgins; leur espoir fut déçu, l'attaque fit long feu. Telles étaient les dispositions d'esprit du parti conservateur quand il prit le pouvoir à la suite du scrutin du 21 septembre 1911.

De tout temps, ce parti eut pour allié politique la compagnie de chemin de fer Canadien-du-Pacifique. Or, cet ami éprouvé et inlassable voyait surgir dans le Transcontinental, ouvrage d'initiative strictement libérale, un concurrent des plus redoutables, grâce à l'immense supériorité de ce dernier par la capacité de traction et les facilités d'exploitation de la ligne, supériorité sans égale dans toute l'Amérique et qui le constituait le maître incontesté du trafic dans les régions qu'il desservirait.

C'était donc l'heure ou jamais pour les alliés de se donner, suivant l'usage antique et solennel entr'eux, un gage non équivoque d'amitié, et pouvait-on en fournir un plus probant que de mettre aux mains de la marâtre le jeune géant afin qu'elle en puisse à loisir atrophier la force vitale? Aussi le Gouvernement conservateur s'empresse-t-il d'abandonner sa propriété, c'est-à-dire toute la partie est de la voie depuis Winnipeg jusqu'à Moncton, à l'arbitraire de MM. Leonard et Gutelius: ce dernier alors ou jusque-là au service du Pacifique, le premier l'y ayant été de nombreuses années. Il y avait un obstacle, la composition de la commission de construction du Transcontinental: le Gouvernement la supprime; restait un autre embarras cependant, la surveillance, l'inspection et l'acceptation des travaux de la partie est par la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique: le Gouvernement ignore cet embarras en se passant de cette surveillance, de cette inspection et de cette inspection contrairement à la clause 7 du contrat passé par le Parlement en 1903.

Toutefois il fallait donner le change à l'opinion publique, distraire son attention de l'objet principal, trouver une sorte de prétexte à la mutilation du Transcontinental que l'on méditait; et donc nous eûmes l'enquête et le rapport de MM. Gutelius et Staunton, rapport émaillé de hors-d'oeuvres, si outrancier qu'on y sent

[M. Lachance.]

la constante préoccupation, le parti-pris quand même de trouver envers et contre tout des crimes et des coupables, qu'on y sent aussi l'âpreté de commissaires anxieux de justifier le salaire de \$65 par jour que le Gouvernement leur paye pour déprécier une oeuvre nationale.

Tout de même, malgré le zèle des enquêteurs, qu'elle déception que ce rapport pour le Gouvernement? Que voulez-vous, là où il n'y a rien le Roi perd ces droits, et là où il n'y a pas de mal, le diable lui-même n'en peut, mais! Oui, quelle déception, car les entreprises publiques de cette nature ont presque toujours eu pour nos adversaires une signification "sui generis"; l'affaire du Pacifique en 1873, celle du havre de Québec en 1889, celle du pont Curran et combien d'autres gardaient dans leur souvenir des tons chatoyants. Aussi, dès qu'au pouvoir, les voilà qui relèvent le vent, impatients de découvrir la trainée d'un scandale quelconque: Hélas! pour eux, rien de tel n'a surgi de cette enquête et pour comble, rien de neuf non plus. Qu'est-elle en effet? Une réédition des charges qui ont fait l'objet de l'enquête Hodgins et que la preuve a refuté, une réédition aussi de tous les points qui ont été soulevés à la Chambre en 1903 et depuis et qui y ont été débattus à satiété.

Nos adversaires voulaient en outre créer dans le public l'impression que l'administration précédente avait gaspillé l'argent public; si anxieux étaient-ils d'atteindre ce but que plusieurs semaines avant la production du rapport, ils annonçaient dans leurs journaux que l'on avait constaté une dépense inutile de 40 millions de dollars. Or, quand ce gouvernement contenait ces dénonciations injustes, il avait devant lui ce rapport qui prouvait qu'on trompait les citoyens. Toutefois, leur joie aura été de courte durée; il est maintenant devant le peuple ce rapport et qu'est-il, si non une revendication de la droiture du gouvernement libéral dans l'entreprise du Transcontinental, une attestation que ce gouvernement a tenu l'engagement pris envers les électeurs du Canada.

Je n'ai pas l'intention de discuter les détails de ce rapport; plusieurs orateurs en ont fait une étude approfondie avant moi; je me contenterai de quelques observations générales.

Tout ce rapport est basé sur un paradoxe et se résume à ceci dans ses conclusions: vous auriez économiser 40 millions de pias-