

tre fonction d'appositionnistes. Si nos honorables amis de la gauche entendent mettre en pratique la doctrine prêchée par l'honorable député de Renfrew, et s'abstenir de critiquer le Gouvernement, pour ne pas effrayer les capitalistes, ils feraient mieux de retourner dans leurs foyers. Il n'y a pas bien longtemps nous avons pu avoir un Gouvernement qui ne désirait pas que la vérité fût connue, au sujet des entreprises canadiennes, publiques ou privées; mais ce Gouvernement a été renversé le 21 septembre 1911.

Le rapport Gutelius-Staunton ne commet aucune injustice envers le Grand-Tronc-Pacifique, en faisant connaître la situation telle qu'elle est. Le Gouvernement n'est injuste envers personne, en faisant connaître la vérité, et il manquerait à son devoir envers les capitalistes étrangers et envers les institutions canadiennes, s'il refusait de faire connaître les faits véridiques et cachait la vérité au sujet de ce chemin de fer ou de toute autre entreprise. Il y a aujourd'hui un nouveau maître en Israël et la vérité s'étalera au grand jour, tant que ce maître tiendra les rênes du pouvoir.

L'honorable député dit que les villes de Saint-Jean, d'Halifax et de Québec seront terriblement alarmées lorsqu'elles apprendront qu'il y a quelques rampes de vitesse sur le Transcontinental; qu'elles trembleront lorsqu'elles sauront qu'il y a, sur le Transcontinental, des viaducs en bois, comme sur tous les autres chemins de fer du monde; il demande au premier ministre, au ministre de la Marine et des Pêcheries et au ministre des Postes de venir au secours de ces trois villes et d'éloigner d'elles les terribles catastrophes qui ne manqueraient pas de les frapper si le monde apprend qu'il y a des viaducs en bois et des rampes de vitesse sur le Transcontinental. Je tiens à rassurer l'honorable député de Renfrew-sud, les villes de Saint-Jean, d'Halifax et de Québec et le pays en général n'ont pas besoin de cette assurance. Personne n'a besoin de s'être alarmé; le Gouvernement que nous avons aujourd'hui saura défendre les intérêts des ports canadiens et des chemins de fer canadiens.

Cette résolution des députés de l'opposition de défendre avec tant de vigueur les intérêts des voies canadiennes est de date toute récente. Il y a deux ans et demi, nos honorables adversaires n'affichaient pas de pareils sentiments; il y a deux ans et demi, les intérêts des lignes canadiennes

les laissaient dans la plus complète indifférence. Leur seul désir était d'obtenir un nouveau débouché pour les produits de l'Ouest et du Canada en général; peu leur importait que le trafic se fit par des voies canadiennes ou par des voies américaines. Le Gouvernement actuel verra à ce que la valeur du Transcontinental ne soit pas diminuée par quelques rampes de vitesse ou par quoi que ce soit; mais il verra aussi à ce que le trésor public ne soit pas mis à contribution pour satisfaire de simples caprices.

Les contribuables de Saint-Jean, d'Halifax et de Québec savent que leurs intérêts sont en mains sûres depuis deux ans et demi et que ces intérêts seront protégés avec la même sollicitude qu'ils l'ont toujours été, quand un Gouvernement conservateur était au pouvoir. Ils savent que le Gouvernement ne fera jamais rien de nature à diminuer le trafic de nos grands ports nationaux et du Transcontinental national. Le rapport Gutelius-Staunton reste intact et irréfuté après les critiques de mon honorable ami. Celui-ci s'est servi de paroles offensantes à l'adresse des auteurs, et je maintiens qu'il n'avait pas raison de parler comme il l'a fait. Il a été plein de mansuétude pour tous ceux qui ont été mêlés à cette entreprise; il a réservé toute son indignation pour ces deux hommes et leur a appliqué toutes sortes d'épithètes. L'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) a suivi exactement la même ligne de conduite. Ni l'un ni l'autre n'a essayé de réfuter une seule conclusion du rapport en se basant sur les faits; l'ex-ministre des Chemins de fer n'a relevé aucune assertion du rapport, n'a réfuté aucune des dépositions sur lesquelles s'appuie cette assertion, pour démontrer qu'une seule des économies signalées par le rapport n'aurait pu être réalisée sans déprécier la valeur de la ligne, sans amoindrir son utilité. Cette partie du rapport est la plus importante et elle reste inattaquable et inattaquée.

Cette somme de \$40,000,000 représente les économies qui auraient pu être réalisées sans déprécier la valeur intrinsèque de la voie et sans diminuer son utilité comme moyen de transport. Les \$4,500,000 que M. Staunton estime avoir été dépensés illégalement ne sont pas compris dans cette somme de \$40,000,000. Dans cette dernière somme, M. Staunton ne fait entrer que ce qui a été dépensé illéga-