

gence d'opinion, la question de savoir si une pente de quatre ou de six dixièmes vaut tout autant qu'une pente rapide ne souffre toujours pas de discussion. Pas un ingénieur, pas un gérant ne dira qu'une ligne à pentes rapides est supérieure à une ligne qui est de niveau; maints experts des plus éminents soutiendront même qu'elle y est inférieure. Cela étant vrai, pourquoi, lorsque le pays est à dépenser des millions pour cet objet, le Gouvernement vient-il substituer à une politique unanimement approuvée une politique qui provoque de l'opposition, et cela quand la ligne est presque terminée? Un homme d'affaires agirait-il ainsi? On ne nie pas qu'une ligne qui est de niveau vaille tout autant qu'une ligne à pentes rapides, mais on n'est pas d'accord sur la question de savoir si une ligne à pentes rapides vaut bien une ligne qui est de niveau. C'est donc manquer de jugement et de sens pratique que d'accepter une politique au sujet de laquelle il existe un grave désaccord, de préférence à une autre qui rallie tous les suffrages.

Je dirai quelques mots du dernier article de ce rapport. Il résume les aperçus des commissaires et, je ne crains pas de l'affirmer ici publiquement, les imputations et la critique gratuites qu'il contient, constituent, à tout le moins, une bévue des plus remarquables en ce qui concerne les intérêts du Canada. Abstraction faite de toute autre considération, je dis que cette attaque que l'on trouve à la page 12 du rapport des commissaires est absolument injustifiable et susceptible de nuire gravement à cette grande entreprise nationale, à la compagnie qui s'occupe de l'achever, et, par suite, aux affaires du Canada et à ses entreprises, sur les marchés financiers du monde.

Voici cet article :

Nous constatons que la Commission du chemin de fer Transcontinental, le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, et ceux qui ont dirigé la construction du chemin de fer n'ont pas considéré qu'il était désirable ou nécessaire de pratiquer ou d'encourager l'économie dans la construction de cette voie ferrée.

Que signifient ces paroles? Que la commission du Transcontinental est taxée de négligence et d'extravagance. Je crois avoir suffisamment répondu, hier, à cette accusation. Les commissaires insinuent que tout membre du personnel des ingénieurs, tout homme employé à la construction du chemin a failli de juger à propos ou nécessaire de pratiquer ou d'encourager l'économie. S' imagine-t-on que le peuple va ajouter foi à une assertion aussi générale contre des hommes qui ont consa-

cré toute leur vie au service du public? Je ne parle pas de députés d'aucun parti, je parle d'hommes de profession éminents. Cette assertion signifie que tous les ingénieurs employés à surveiller la construction de ce chemin ont jugé qu'il n'était pas nécessaire d'être honnête et qu'il était sage d'être extravagant. Sans mentionner de noms je dirai que ce personnel comprend des hommes aussi capables qu'on en puisse trouver sur ce continent et dont l'honnêteté, du moins, est incontestable. Et ce sont ces hommes-là qui, au dire des commissaires, auraient conspiré la négligence de leurs devoirs? N'eussions-nous rien de plus que cette assertion, nous en aurions déjà assez pour établir que ce rapport n'est pas digne de foi. D'ordinaire, les jugements du public sont pondérés. D'où qu'elle vienne, pareille exagération contre des hommes d'une réputation jusqu'à présent sans tache, porte en elle-même sa condamnation. Le public n'y croira aucunement et, partant, il hésitera à croire toute assertion venant de même source.

Les hommes de profession employés à ces travaux sont trop bien connus pour que je songe à les défendre. Je tiens cependant à signaler l'injure—je dis le mot à dessein—que je trouve à leur adresse dans cette phrase :

Nous constatons que la Commission du chemin de fer Transcontinental, le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, et ceux qui ont dirigé la construction du chemin de fer n'ont pas considéré qu'il était désirable ou nécessaire de pratiquer ou d'encourager l'économie dans la construction de cette voie ferrée.

Qu'est-ce que cela veut dire? Que la commission nommée par ce Gouvernement accuse publiquement, dans un document répandu par tout le Canada, les fonctionnaires du Grand-Tronc-Pacifique au Canada, d'avoir conspiré à frauder la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Y a-t-il des preuves sur lesquelles on puisse étayer cette accusation, une des plus graves que l'on ait portées dans ce pays depuis des années? Non. Pas l'ombre d'une seule preuve. Voici M. Hays, un des hommes les plus habiles qu'aucune de nos compagnies de chemin de fer aient eus à leur tête, et M. Chamberlin, son successeur, accusés sans aucune preuve, par M. Lynch-Staunton et M. Gutelius, de n'avoir pas cru désirable de pratiquer l'économie dans la construction d'une ligne qu'ils allaient administrer et sur le coût de laquelle ils allaient payer de l'intérêt.

Il est inconcevable, il est stupéfiant, qu'il se trouve quelqu'un pour lancer pareille accusation et en saisir, non seulement le