

cette grande voie transcontinentale. Une ou deux fois, l'opposition réussit à obtenir des commissions d'enquête, entre autres l'enquête Hodgins et l'enquête Lumsden. De longs débats s'ensuivirent; mais durant tout le cours de ces enquêtes et de ces discussions il était évident que le Gouvernement du jour faisait tout son possible, afin de cacher au pays les faits véritables au sujet de l'extravagance, de l'incurie et de la mauvaise administration qui présidaient à la construction du Transcontinental national.

Doit-on s'étonner après cela que le gouvernement libéral ait été précipité du pouvoir? Du moment que le peuple eût perdu toute confiance en l'administration libérale, un changement de régime s'imposait. L'un des premiers actes du ministère conservateur, afin de remplir l'un des engagements que son chef avait pris envers le pays, ce fut de nommer une commission royale, afin de s'assurer de la réalité des accusations, qui avaient été portées contre le parti libéral, et si ces accusations étaient vraies, de constater si le parti qui avait assumé la responsabilité de toute l'entreprise et dont l'extravagance et l'incurie sont bien établies dans le rapport que nous discutons en ce moment, était coupable et méritait la condamnation du Parlement et du pays tout entier. Le résultat est concluant, et il démontre à l'évidence que le parti libéral mérite d'être blâmé, tandis que les deux commissaires qui ont rédigé le rapport en question ont droit aux remerciements et à la gratitude du pays, pour avoir mis à nu les méthodes répréhensibles que l'on a employées.

L'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham), l'auteur de l'amendement en discussion, a siégé au premier rang du parti libéral, pendant plusieurs années, en qualité de ministre des Chemins de fer et des Canaux, et il savait ce qui se passait. A maintes reprises, l'opposition conservatrice s'est adressée à lui afin d'obtenir des renseignements. Parfois, il a fourni les renseignements demandés, et parfois il les a refusés; à d'autres moments, l'honorable député a fourni des renseignements, qu'il doit regretter amèrement d'avoir donnés à cette Chambre, si j'en juge par la lecture du discours qu'il a prononcé mardi et mercredi de la semaine dernière. Lorsque l'honorable membre est allé demander une réélection aux électeurs de Brockville, en qualité de ministre des Chemins de fer et des Canaux, il a mordu la poussière, en défendant la politi-

que préconisée par son chef, et dont le résultat ultime aurait été de faire cesser l'utilité du Transcontinental, en établissant un courant de trafic allant du nord au sud, au lieu de l'ouest à l'est. Le parti conservateur n'a pas été lent à faire entendre des protestations contre le projet du Grand-Tronc-Pacifique. Notre très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) venait à peine de reprendre haleine, après avoir prononcé son fameux discours du 30 juillet 1903, que le très honorable premier ministre (M. Borden), le chef de l'opposition du temps, lui donna la réplique, dans un discours pour ainsi dire improvisé, où il mettait en vedette certains aspects du problème qui ne manquaient pas d'importance et pour moi très honorable ami (M. Laurier) et pour le gouvernement dont il était le chef.

La première question qui intéressait très sérieusement le pays, mais qui semblait tout à fait indifférente à mon très honorable ami et aux membres de son cabinet, c'était de savoir quel serait le coût de cette entreprise gigantesque, que l'on prétendait ne pouvoir différer, et quel serait le fardeau que l'on allait placer de ce chef sur les épaules du peuple canadien. Or, quelle fut la réponse de mon honorable ami à ces représentations? Était-il bien sérieux lorsqu'il affirma que le coût de ce chemin de fer entre Moncton et Winnipeg ne serait que de \$13,000,000, et pas un sou de plus? Ce sont les paroles qu'il a employées; mais personne ne l'a cru, personne ne l'a pris au sérieux; je ne crois pas qu'il se soit pris lui-même au sérieux. Tout de même, il a lancé ce projet, sans s'être le moins rendu compte de ce qu'il allait coûter ni du fardeau qu'il allait placer sur les épaules des citoyens du Canada.

Le chef de l'opposition du temps, maintenant le chef du Gouvernement actuel, mit les ministres au défi de lui dire à \$10,000,000 près quel serait le coût final de cette gigantesque entreprise. Mon très honorable ami attendit en vain une réponse à son défi; elle ne vint jamais. On posa à mon très honorable ami (M. Laurier) une autre objection, celle de ne posséder aucuns renseignements sur lesquels on pût se baser pour déterminer le coût approximatif des travaux, et il se contenta de répondre: Nous sommes en possession de montagnes de renseignements, de nombreuses cartes, de relevés exécutés sous la surveillance des gouvernements provinciaux, des rapports à propos de tout. Cependant, il n'en reste pas moins acquis aujourd'hui