

qu'ingénieur, il l'a vendu pour le plat de lentilles qui lui est servi sous la forme d'un honoraire de \$26,000 et d'un traitement annuel de \$20,000 qu'il touchera aussi longtemps que le Pacifique-Canadien daignera le "prêter" au Gouvernement.

Que penser, monsieur l'Orateur, de l'établissement, sous un climat comme le nôtre, de rampes d'impulsion pour le service de transport des grandes villes du Canada, villes dont l'importance sera encore beaucoup plus considérable dans quelques années? Des milliers et des milliers de personnes se serviront du Transcontinental en hiver; nos compatriotes de l'Ouest viendront en grand nombre faire visite à leurs amis de l'Est à l'époque de Noël et du jour de l'An. On voit le ministre des Postes multiplier ses efforts pour obtenir que le courrier apporté par les paquebots parvienne aussi rapidement que possible aux grands centres du commerce. S'il faut qu'il en soit ainsi de nos jours, que sera-ce dans vingt ans? Dans vingt ans, le chiffre de notre population exigera le meilleur service de chemin de fer que la civilisation soit susceptible de fournir. Qui donc oserait conseiller d'exposer aux risques de rampes d'impulsion la vie des voyageurs que transporteront les douze ou quinze trains que l'on verra alors passer chaque jour sur cette ligne-là? (Rires.)

Je vois rire certains membres de la droite; ils pensent peut-être qu'il ne s'agit ici que d'une plaisanterie. Mais l'hiver canadien n'en est pas moins réel; celui de cette année est sans contredit un des plus rigoureux que l'on ait eus depuis un demi-siècle. C'est un inconvénient qui existe, qui subsistera forcément et auquel il importe de parer. Et quand je vois des ingénieurs, que j'aimerais à respecter, s'efforcer de faire croire que les rampes d'impulsion sont celles qui conviennent à un chemin de fer de premier ordre allant de Moncton à Winnipeg, je ne puis m'empêcher de dire qu'ils n'ont souci de leur réputation.

Que les ministériels n'aillent pas croire que sur cette question je redoute le sentiment populaire. Tout d'abord, les commissaires n'ont pu signaler rien de suspect et l'on sait très bien que s'ils avaient pu constater la moindre fraude, le détournement d'un millier de dollars, par exemple, ils eussent été au comble de la joie. Il faut dire à leur louage que n'ayant pas découvert de transactions véreuses, ils ont eu l'honnêteté de n'en pas inventer.

Je considère qu'au sortir de cette enquête le parti libéral est en plus grande estime que jamais auprès de la population. Le

[M. Turgeon.]

rapport des commissaires démontre que nous avons doté le pays du meilleur chemin de fer qu'il y ait en Amérique. Les gens savent que ce chemin de fer, si la valeur n'en est pas amoindrie outre mesure entre Québec et La-Tuque, effectuera le transport à des taux défiant toute concurrence. Si le chemin n'est pas entièrement du type le plus parfait, les conséquences en retomberont sur Québec et les Provinces maritimes, bien que la ligne ait été établie dans le but de mettre Québec à l'abri de la concurrence de Montréal et d'assurer le trafic d'hiver aux Provinces maritimes.

L'honorable député d'Annapolis (M. Davidson) s'est avisé de prédire qu'après la prochaine élection la Nouvelle-Ecosse n'aura plus un seul représentant libéral.

M. A. K. MACLEAN: Vraiment?

M. TURGEON: Oui. Je me demande pourquoi il n'a pas ajouté que pas un seul candidat libéral ne réussira à se faire élire dans la province du Nouveau-Brunswick. En 1908, le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen), qui était alors premier ministre du Nouveau-Brunswick—je regrette qu'il ne soit pas à son siège en ce moment—adressait la parole à une assemblée qui se tenait à Québec et affirmait que cette province n'élirait pas un seul candidat libéral à l'élection qui était sur le point d'avoir lieu. Un voyageur de commerce qui se trouvait là lui demanda ce qu'il pensait du comté de Gloucester. "Ne vous inquiétez pas de Gloucester", répondit le ministre, "la province n'élira pas un seul libéral". Et cependant, neuf candidats libéraux étaient élus, tandis que les conservateurs ne faisaient élire que quatre de leurs candidats.

Pour ma part, je ne redoute ni les conséquences de l'enquête ni celles du rapport. Le devoir nous incombe néanmoins de mettre l'exposé complet de la question sous les yeux de la masse des électeurs éclairés du pays. Ce rapport, les ingénieurs et les spécialistes en matière de chemins de fer n'en feront aucun cas, et dans quelque temps, lorsque le présent débat sera clos, les gens, après avoir réfléchi au rapport et à ses conséquences, blâmeront le Gouvernement et ses partisans d'en avoir appuyé les conclusions, parce que celles-ci ont été formulées par deux personnes dont l'une était aveuglée par l'esprit de parti et l'autre, l'ingénieur, s'était laissé séduire par le plat de lentilles qu'on lui avait servi.

Cet ingénieur était si peu canadien par les aspirations qu'il avait passé dix années au Canada, à l'emploi de compagnies de