

pour lui ce jour-là ne saurait luire trop tôt. Je suis profondément convaincu que ce patriote ardent, cet homme d'Etat distingué, ce grand politique ne s'inspirait que de l'intérêt qu'il portait à l'Intercolonial et de son attachement à la ville de Saint-Jean, dont il était le représentant. Il craignait que l'établissement du Transcontinental ne fût propre à enrayer le progrès et la prospérité de l'Intercolonial et du port de Saint-Jean, auxquels il portait un si profond intérêt. Si le chemin de fer, au lieu de s'arrêter à Moncton, avait dû se prolonger directement jusqu'à Saint-Jean, de façon à amener tout le trafic vers ce port, il en aurait approuvé la construction.

Quand les gens auront eu le temps d'étudier de près, de bien digérer et méditer le rapport, le discours de l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Graham) et ceux des autres orateurs qui auront pris la parole sur cette question; quand ils se seront rendu compte des conditions qui s'imposent rapidement à l'attention du Gouvernement et de la nation, ils auront la conviction que le rapport de cette commission est celui d'une seule partie, que c'est un rapport dont les plus importants journaux des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne ne font que peu de cas. Je n'ai pas le temps de faire des citations. Je dois dire, cependant, que nombre de journaux des Etats-Unis font à ce rapport le reproche d'être partial, d'avoir été conçu dans le secret du huis clos, parce que les libéraux n'ont pas eu la moindre occasion de fournir aucune preuve. Les enquêtes de cette sorte ne sont du goût ni du peuple américain ni d'une partie très considérable de la population de la Grande-Bretagne.

Il se peut, ainsi qu'on l'a dit, que ce rapport nuise pendant un certain temps au crédit du Canada en Angleterre; mais j'ai assez de foi en l'intelligence de notre population et de celle de la mère patrie pour croire que lorsqu'ils auront fait entrer en ligne de compte l'immensité de la distance qui sépare les deux océans et le parti pris qui caractérise ce document, les gens auront immédiatement la conviction que, en somme—on le reconnaît dans le rapport même—il n'y a pas eu un seul sou de carottage dans la construction de ce chemin de fer qui coûtera \$181,000,000 ou même davantage.

Dans leur rapport, les commissaires insistent sur ce que la compagnie aura à payer chaque année \$5,400,000 d'intérêt, et ils prétendent que cette obligation sera

préjudiciable à l'exploitation de la ligne. J'ai dit au commencement de mes observations que si la compagnie ne se charge pas de l'exploitation de cette ligne, ce sera uniquement parce que la construction n'en aura pas été terminée conformément aux stipulations du contrat intervenu entre le Gouvernement du Canada et le Grand-Tronc-Pacifique. Si la compagnie exploite la ligne, elle sera en possession d'un chemin de fer aussi avantageux que tout autre, et si le chiffre considérable des capitaux qu'il a fallu réunir pour construire la meilleure ligne du monde entier l'oblige à payer chaque année \$5,400,000 d'intérêt, elle n'aura pour ainsi dire rien à payer du chef de l'entretien de la voie, qui est parfaite à tous égards, et dont l'exploitation lui fera réaliser chaque jour une économie de plusieurs milliers de dollars, économie qui représentera plus que l'intérêt.

C'est dans cette pensée que sir Standford Fleming disait que plus une ligne est parfaite moins il en coûte pour l'exploiter et la tenir en bon état. Il n'a jamais construit de chemin de fer comme celui que M. Gutelius aimerait à avoir. M. Gutelius aurait peut-être pu restreindre le coût de la construction de façon à réduire de \$3,500,000 ou \$4,000,000 le chiffre de l'intérêt à être payé chaque année, mais il aurait doté le pays d'un chemin de fer dont l'entretien eût entraîné tous les ans une dépense de plusieurs millions, sans compter qu'il aurait fallu reconstruire les ponts et faire disparaître les montées par élan, ce qui eût imposé de lourdes dépenses au pays. Sir Standford Fleming considère, lui, qu'il vaut mieux commencer par prévenir la dépense.

J'ai fait part des principes de cet homme illustre qui, je le répète, jouit de la considération générale en ce pays; d'un homme qui a contribué à l'unification de l'empire autant qu'à la prospérité du Canada. A l'opinion de cet ingénieur de génie—je n'hésite pas à me permettre le mot—on oppose celle d'un homme qui n'est Canadien ni par la naissance ni par les idées et les aspirations, d'un homme qui, dans son genre, est peut-être un assez habile ingénieur ayant quelque probité, mais que son rapport ne saurait faire passer pour un ingénieur de rare mérite aux yeux de la population du Canada. S'il avait tenu à garder sa réputation d'ingénieur, il se serait abstenu de mettre son nom au bas d'un tel rapport qu'on lira dans le monde entier. Le renom dont il jouissait peut-être en tant