

national fut décidée, était un projet dont le pays devait tirer d'énormes bénéfices. Mais son exécution demandait de l'audace et de l'énergie et nous sommes dans un siècle où les Canadiens doivent en avoir.

Il n'est pas nécessaire d'être ingénieur pour se rendre compte que le rapport de MM. Gutelius et Staunton n'est pas destiné à l'enseignement et à l'édification des gens du métier, mais qu'il a simplement pour but de jeter de la poudre aux yeux du public. A l'heure présente, nous faisons presque autant dans une journée que nos ancêtres dans un siècle, mais MM. Gutelius et Staunton ne paraissent pas le comprendre. La construction du Transcontinental national a été inspirée par des motifs patriotiques; un des buts que l'on se proposait d'atteindre, c'était d'abaisser d'un quart le coût du transport, pour augmenter d'autant la prospérité du pays. M. Gutelius, que je n'ai pas l'honneur de connaître, me paraît doué d'une double personnalité. Il y a le M. Gutelius du Transcontinental qui veut un chemin de fer à pentes raides et le M. Gutelius de l'Intercolonial, qui veut renforcer tous les ponts pour augmenter d'autant la prospérité, diminuer les frais d'exploitation; pour arriver à ce résultat, il est prêt à dépenser \$2,000,000 sur un parcours de 200 milles, une dépense représentant \$18,000 pour le Transcontinental.

Le parti conservateur éprouve continuellement le besoin de tromper le peuple. Il y a quelques années, dans Drummond et Arthabaska, nos adversaires disaient que les libéraux voulaient que les enfants du Canada allassent servir de chair à canon dans les différentes parties de l'empire; aujourd'hui leur cri de ralliement, c'est que l'ancien gouvernement a gaspillé des millions de dollars dans cette entreprise.

J'entends l'honorable député de Peterborough murmurer quelque chose, mais je suis certain qu'il admettra que le rapport de MM. Gutelius et Staunton n'est pas destiné à éclairer les électeurs de mon honorable ami qui en savent plus long que ce rapport ne peut leur en apprendre, mais qu'il est destiné à tromper les autres électeurs, moins instruits et moins intelligents. Je porte un très vif intérêt à cette question et je me propose de relever certains passages du rapport, pour mieux faire comprendre que l'intention des commissaires enquêteurs était de faire croire au public qu'il y a eu d'énormes gaspillages dans la construction de cette voie ferrée. Pour les vrais Canadiens, ce document est plutôt une bro-

chure électorale qu'un rapport et il est pénible de penser qu'il a pu se trouver au Canada deux hommes capables d'afficher une pareille animosité contre des adversaires politiques. MM. Gutelius et Staunton peuvent être d'excellents citoyens dans la vie privée, mais dans la préparation de ce rapport, ils se sont certainement laissés emporter par l'esprit de parti et des idées préconçues. Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de citer les quelques passages de ce rapport, que je tiens à mettre plus particulièrement sous les yeux du public. Voyons d'abord ce premier paragraphe concernant la commission d'administration:

Jusqu'à la nomination du major R. W. Léonard, qui eut lieu dans l'automne de 1911, aucun des membres de la Commission ne connaissait ni en pratique ni en théorie la construction ou l'exploitation d'un chemin de fer.

En lisant ces lignes, le public peut croire que c'était une grande erreur de nommer une commission dont les membres n'étaient pas des ingénieurs, mais cette fausseté a été réfutée par les orateurs qui m'ont précédé. Les membres de la commission avaient des ingénieurs pour les conseiller dans toutes les questions de génie; ils s'étaient entourés des meilleurs ingénieurs que nous avons dans le pays—M. Lumsden, M. Gordon Grant et M. M. J. Butler qui, un an ou deux plus tard, devint sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux et dont les connaissances ne peuvent pas être mises en doute. Il n'a pas de supérieur au Canada, ni même en Amérique, dans la construction et l'exploitation des chemins de fer. Ses succès comme constructeur et administrateur de chemins de fer lui ont acquis une réputation enviée. Quant aux membres de la commission, mes honorables collègues de la Nouvelle-Ecosse sont plus en état que moi de rendre témoignage aux aptitudes de M. F. B. Wade. Tous ceux qui siégeaient dans cette Chambre au commencement du siècle, ont connu M. Wade comme un homme d'une grande probité et possédant une longue expérience dans la construction et l'exploitation des voies ferrées dans la Nouvelle-Ecosse.

Les orateurs de la droite ont aussi mentionné le nom de M. Parent. Or, M. Parent a été mêlé à plusieurs grandes entreprises dans sa province. Avant de devenir membre de cette commission, il avait été, pendant plusieurs années, maire de Québec. C'est pendant qu'il remplissait ces fonctions qu'il est parvenu à faire sortir ses concitoyens de leur léthargie séculaire