

“Nous faisons une enquête dans cette affaire et nous allons entendre des témoins; la preuve peut vous être défavorable, à certains égards, et nous vous fournirons l'avantage soit d'être présents, lorsque les témoins seront entendus, soit d'être représentés par procureur”.

Est-ce là ce que les commissaires ont fait? Non. Ils ont tenu une enquête à huis clos. Ils ont fait venir les témoins de leur choix et ce, quand il l'ont voulu; ils ont entendu la preuve qui leur convenait et qui servait le but qu'ils voulaient atteindre; après cela, ils jettent ce document dans l'arène parlementaire, en disant: “Sur cette preuve incomplète nous basons notre rapport de ces actes condamnables.” J'affirme que ce fut une enquête partielle; ce ne fut pas l'enquête d'une commission royale, mais celle grassement rémunérée par ce Gouvernement, pour trouver, si cela était possible, un moyen quelconque de condamner la commission du Transcontinental, et, de propos délibéré, je déclare que ce rapport ne contient, de la première à la dernière ligne, la moindre trace d'une preuve quelconque qui vienne à l'appui des conclusions qui le terminent. Il est basé sur une preuve incomplète et ses aperçus et ses insinuations constituent une insulte à l'adresse de la classe éclairée des hommes d'affaires de ce pays. Que trouvons-nous? Qu'on prenne le premier paragraphe dont il a déjà été question:

Jusqu'à la nomination du major R. W. Leonard, qui eut lieu dans l'automne de 1911, aucun des membres de la commission ne connaissait, ni par expérience ni par étude, la construction ou l'exploitation d'un chemin de fer.

On a dit qu'il était nécessaire que les membres de la commission du Transcontinental fussent des hommes de chemins de fer expérimentés. Le ministre des Chemins de fer et Canaux lui-même n'est pas un homme de chemin de fer; cela ne l'empêche pas toutefois de construire continuellement des chemins de fer et des canaux.

Le major Leonard est un homme très estimable que je connais parfaitement bien et je n'ai rien à dire contre lui, mais ce n'est pas lui causer du préjudice que de dire qu'il n'a jamais, de sa vie, construit ou administré un chemin de fer et que, sous ce rapport, ses connaissances ne l'emportent pas sur celles d'aucun autre habitant de ce pays, les miennes comprises. Pourquoi le citer comme le type de la perfection, lorsqu'il s'agit de la construc-

tion et de l'exploitation des chemins de fer?

Que disent encore les commissaires? L'honorable ancien ministre des Chemins de fer et des Canaux a fait allusion au dernier paragraphe des conclusions, je parle de celui qui a trait à l'extravagance.

Qu'on me permette de m'occuper d'un autre paragraphe qu'on trouve à la page 24. Je fais observer à la Chambre et au pays que jamais personne n'a publié de déclaration plus risquée et, si on laisse de côté ces commissaires royaux, que celle qu'on trouve à cette page. Tout le monde, ici, comme dans tout le pays, connaît le regretté feu Charles M. Hays. Celui qui l'a connu sait que jamais le Canada n'a compté au nombre de ses habitants un homme plus noble de caractère, d'un esprit plus pénétrant, possédant plus à fond la connaissance de tout ce qui se rattache à la construction des voies ferrées. Ce fut l'homme qui posa les données de la construction de ce grand Transcontinental national. Nous nous rappelons le premier discours qu'il a prononcé, au comité des chemins de fer, en faveur de ce projet. Que disent ces commissaires?

Nous considérons—et nous savons la portée de cette affirmation—que la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, au lieu de désapprouver les dépenses exagérées de ces commissaires inexpérimentés, les a plutôt favorisées.

Si la compagnie se proposait réellement d'exploiter ce chemin de fer une fois construit, aux termes de son engagement et en payant le prix de loyer convenu, nous ne pouvons attribuer sa négligence qu'à deux motifs, soit une complète indifférence à l'endroit des intérêts de ses actionnaires, soit le désir de réaliser les plus grands bénéfices immédiats en augmentant le coût de la construction de 353 milles de voie ferrée, dont elle était chargée à titre d'entrepreneur.

Voilà une commission bien crédule, en vérité, si elle s'en remettait à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique—un entrepreneur ayant intérêt, à ce titre, à favoriser une haute classification—pour le rejet d'une mauvaise classification, lorsqu'il s'agissait des autres entrepreneurs. Il eût fallu un entrepreneur plus que désintéressé pour chercher à réduire les dépenses, quand on le chargeait de construire un septième de toute la voie.

Je dis que cette allégation est un libelle à l'endroit de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique que préside, en Angleterre, M. Smithers, un homme très distingué, et qui est administrée, en Angleterre également, par un bureau de direction dont les membres appartiennent aux rangs les plus élevés du monde financier et, que présidait, au nom de notre pays, le regretté feu C. M. Hays. Je veux demander au premier ministre et aux membres de son Gouverne-