

tres si vous aviez construit autrement. La belle affaire, qui conteste cette proposition; une vérité sur La Palisse, quoi! et c'est réellement payer trop cher M. Gutelius que de lui donner \$65 par jour pendant deux ans pour trouver cela. Je pourrais renchérir et ajouter: mais oui, nous aurions dépensé 60, 100 millions de moins si nous avions construit différemment; tout dépend du genre de construction et pourtant, la seule et vraie question n'est-elle pas celle-ci: pouvait-on épargner 40 millions et en même temps faire du Transcontinental un chemin supérieur à tout autre du Canada et des Amériques quant à la capacité de traction, à la vitesse des convois, à la sécurité du trafic des passagers et du fret, aux facilités d'exploitation et au coût moindre d'administration? Telle est l'unique question que M. Gutelius prend bien garde du reste d'effleurer même. Or, c'est ce genre de chemin que le gouvernement libéral s'était engagé à construire pour répondre aux progrès si rapides de l'Ouest: il avait pris cet engagement devant la Chambre en soumettant le projet en 1903, et devant les électeurs aux élections générales de 1904 et de 1908; il leur avait alors garanti qu'il organiserait la ligne de manière à assurer à la route du Saint-Laurent le plus grand volume possible du trafic de l'Ouest et que pour atteindre ce résultat, il allait mettre la voie sur un pied d'efficacité jusque-là inconnue dans le monde des chemins de fer. Voilà le seul point de vue auquel on doive et puisse se placer pour juger du coût légitime de l'entreprise.

Mais M. Gutelius fait fi de tout cela, il laisse dans l'ombre cet aspect du problème, et prenant pour terme de comparaison les chemins de fer existants, il conclut à une dépense inutile de 40 millions. Sans ces 40 millions, on aurait peut-être pu construire un chemin équivalent au Pacifique si cher au cœur de M. Gutelius, mais non ce Transcontinental dont le gouvernement libéral voulait doter le Canada, et il est vrai qu'alors M. Gutelius n'aurait pas eu de chagrin de voir surgir de l'Atlantique au Pacifique ce rival redouté.

Ainsi M. Gutelius, pour donner de la plausibilité à ces déductions, est forcé d'avoir recours à un paradoxe, de partir d'un principe faux ou du moins diamétralement contraire à celui posé par le gouvernement libéral dans la construction du Transcontinental.

M. Gutelius a parsemé son rapport de hors-d'œuvres tout au crédit de l'aimable impertubabilité américaine, puis il fait entrer le tout en ligne de compte dans ses

données. J'en trouve un exemple délectable quand il blâme la construction de la partie Est, de Lévis à Moncton. Pourtant n'est-ce pas le Parlement, c'est-à-dire le Sénat et la Chambre des communes qui ont décidé l'organisation de cette partie comme tout le reste, après que la question eût été longuement discutée sous tous ses aspects. Mais qu'est-ce que ce corps délibérant, la plus haute autorité du pays, qu'est-ce auprès de l'opinion de M. Gutelius qui s'érige sans gêne en censeur infaillible de ses décrets. Quoi! Inutile cette partie que condamne M. Gutelius alors qu'elle traverse cependant les comtés de Lévis, Bellechasse, Montmagny, l'Islet, Dorchester, Kamouraska et Témiscouata pour ne parler que de la province de Québec; presque partout la voie circule dans des municipalités, paroisses, cantons établis depuis des années, en grand besoin de communications, n'ayant, sauf Dorchester et Lévis, pour les desservir que l'Intercolonial, et pour s'y rendre de certains endroits, on doit faire jusqu'à 15 et 18 lieues de voiturage. Que M. Gutelius aille donc dire à ceux-là que cette voie nouvelle va désormais si bien accommoder, qu'elle est inutile et je suis assuré qu'il se fera conter son fait. Aussi nul doute que les honorables députés ministériels qui représentent ces divisions vont protester ici contre ce rapport et voter en conséquence; je m'attends que l'honorable député de l'Islet entre tous va réclamer très énergiquement, car il a déjà reconnu et exalte l'utilité et les avantages du Transcontinental pour son comté. En effet dans "La Patrie" du 14 mars 1914, je trouve une lettre signée par lui adressée à M. Dupuis, au sujet de l'agriculture et j'y lis les remarques suivantes:

Je n'ai pas dénigré mon comté. Non! grâce à la politique éclairée des chefs conservateurs, grâce aux travaux accomplis dans notre région, grâce au développement de notre port national, grâce au parachèvement du Transcontinental, la production agricole augmentera considérablement, et nous rendrons justice aux cultivateurs.

Donc ces honorables députés devraient répudier ce rapport; mais s'ils restent silencieux, leurs électeurs trouveront du moins chez les libéraux des amis qui défendent les droits et les intérêts de leur comté.

Je trouve encore un trait piquant de l'assurance de M. Gutelius quand il critique le Gouvernement de n'avoir pas nommé d'ingénieurs dans la commission de construction, comme si cette commission n'avait pas eu à sa disposition un corps d'ingénieurs distingués pour l'aviser et la guider. On n'est pas plus facétieux.