

mins de fer, n'est-ce pas une folie de supposer que de nos jours, des hommes d'affaires, des banquiers et des hommes de profession ne sauraient mener à bonne fin une entreprise importante?

Mais, monsieur l'Orateur, le ministre suppléant des Chemins de fer, en critiquant le personnel de l'ancienne commission, ne pensait peut-être pas que quelques-unes de ses critiques, les plus mordantes, s'appliquaient à celui qui occupe maintenant la position de commissaire. J'ai devant moi des critiques faites contre la personne qui occupe cette haute et importante position, le major Leonard, qui, si on les compare aux critiques que vient de formuler le ministre suppléant des Chemins de fer, leur ressemblent comme une leçon récitée par un enfant d'école de la deuxième classe. J'ai ici un éditorial du "Winnipeg Telegram". Il n'est pas nécessaire de rappeler aux membres de cette Chambre que le "Winnipeg Telegram" est l'organe dirigeant des conservateurs de l'Ouest. C'est l'organe personnel de l'honorable ministre des Travaux publics, et tout ce qu'il dit sur les affaires publiques est dit au nom du parti conservateur. Je lis du "Winnipeg Telegram", du 3 janvier 1914:

Le mécontentement grandissant par tout l'Ouest, causé par la lenteur dans la construction du Transcontinental national se manifeste par des commentaires un peu vifs des journaux, sans tenir compte des partis. Dans l'Est on entend les échos d'un mécontentement semblable causé par l'état peu satisfaisant de cette énorme entreprise. Ce délai prolongé, l'inaction de ceux qui ont la direction du travail, et le fait que le projet a déjà coûté \$55,000,000 de plus que les évaluations les plus exagérées, a provoqué un sentiment d'inquiétude dans l'esprit du public qui assume rapidement des proportions dangereuses.

Qui est responsable pour ces conditions extraordinaires?

Après le renversement du régime Laurier, le pays espérait et s'attendait que les travaux seraient poussés avec vigueur et habileté. La franchise nous force à dire que ce à quoi le public avait droit de s'attendre ne s'est pas produit. L'ancienne commission responsable de ce trouble a été renvoyée et de nouveaux hommes ont été nommés, mais il n'y a pas eu d'amélioration dans l'action ou l'efficacité. Cela est trop clair; le gouvernement Borden a droit à l'appui du peuple et le peuple a confiance en lui, mais il n'y a aucun doute qu'une erreur a été commise dans le choix du major Leonard comme président de la commission du Transcontinental. C'est ce que les plus fervents partisans de M. Borden admettent. La seule qualité que sa commission puisse revendiquer, c'est l'honnêteté.

Il n'y a aucune accusation de malhonnêteté portée contre les membres de l'ancienne commission du Transcontinental, même dans un rapport préjugé comme celui de la commission spéciale qui a fait l'enquête.

C'est bien une excellente qualité mais ce n'est pas avec cela qu'on peut percer les montagnes,

[M. Kyte.]

établir des ponts sur les rivières, et construire des chemins de fer. Dans l'intérêt du peuple, surtout dans l'intérêt de la population de l'ouest du Canada, sans aucun désir de nuire à la réputation du major Leonard, le "Telegram" désire affirmer que son travail à la tête de la commission a été une banqueroute complète. Le "Telegram" croit qu'une erreur a été commise en choisissant le major Leonard pour cette position responsable. Ce n'est pas un constructeur de chemins de fer, quelles que soient ses qualités pour la localisation des mines. C'est pourquoi c'est une pitié de sacrifier un excellent prospecteur aux dépens du projet du Transcontinental national.

Il n'est pas nécessaire d'aller dans les détails pour montrer que le major Leonard n'est pas qualifié pour la position qu'il occupe. L'impression s'accroît que les travaux avanceraient plus rapidement s'ils étaient conduits par le plus jeune des ingénieurs employés par la commission. L'honorable Frank Cochrane, le ministre des chemins de fer, est un homme très occupé. C'est un ministre surmené et il souffrira de surmenage tant qu'il portera le fardeau d'hommes incompetents comme le major Leonard dans le contrôle de grandes entreprises comme le Transcontinental. Nous suggérons donc que M. Cochrane assume lui-même les responsabilités de ce travail, ou qu'il nomme un commissaire ayant l'habileté et la science nébien que l'Ouest a des intérêts vitaux dans la question et ne sera pas satisfait à moins d'une amélioration.

Ensuite, le 14 janvier 1914, le "Winnipeg Telegram" retourne, de la manière suivante, le fer dans la plaie:

Mais le "Telegram" réitère son affirmation que le peuple est fatigué de l'inaction et de l'incompétence de la commission du Transcontinental. Les services du major Leonard ont été une déception. Le public a confiance dans le ministre des Chemins de fer et si l'honorable M. Cochrane prenait ce travail sur lui, il le ferait avec rapidité et avec intelligence. Il jouit d'une réputation comme homme d'action; mais avec le major Leonard à la tête de la commission, pour terminer le travail de cette immense utilité publique, on trouve un chef à peu près inutile. L'Ouest veut que quelque chose se fasse et le "Telegram" croit que l'Est n'est pas moins exigeant. A la vitesse d'aujourd'hui, un autre transcontinental, une entreprise privée, va être terminée avant que le transcontinental national soit ouvert au trafic. Pourtant, les millions du peuple appuient cette grande entreprise et les fonds nécessaires sont là pour obtenir les services des génies du monde des chemins de fer. Dans ces circonstances, c'est une pitié qu'à Ottawa on n'adopte aucune ligne de conduite pour se rendre au désir de tout le pays pour plus de rapidité.

J'ai lu le rapport de MM. Lynch-Staunton et Gutelius, j'ai lu leur critique de la conduite de la commission du chemin de fer Transcontinental. J'ai lu les dépositions du commencement à la fin du volume, et nulle part je n'ai trouvé une critique aussi mordante, aussi mortelle, que celle dirigée par l'organe du ministre des Travaux publics contre le major Leonard, le commissaire actuel. L'excuse donnée par le ministre des