

que le Gouvernement se lança dans ce projet, sans qu'il se fût procuré l'opinion d'un seul expert à propos de la nature du pays que le nouveau chemin de fer devait traverser, ou pour établir combien il coûterait par mille. J'ai donc le droit, à l'heure actuelle, de remettre sous les yeux du chef de l'opposition ses déclarations d'antan—\$13,000,000, et pas un sou de plus. J'ai le droit de citer le pamphlet libéral, publié à la veille de l'élection de 1904, et qui assurait également que le coût de l'entreprise ne dépasserait pas \$13,000,000, et demander à mon très honorable ami si, dans son opinion, en face des faits indiscutables qui sont établis dans ce rapport, il n'a pas trompé le peuple canadien à ce moment-là, dans le seul but de le compromettre jusqu'au point où il ne lui resterait pas autre chose à faire que de construire ce chemin de fer, quel qu'en fût le coût.

Le ministre des Finances du temps, monsieur l'Orateur, a également fourni à la Chambre des calculs approximatifs sur le coût de l'entreprise; ces calculs étaient censés avoir été faits avec soin. La Chambre croyait qu'en estimant à \$61,415,000, le coût de l'entreprise entre Moncton et Winnipeg, M. Fielding s'était montré très généreux. Il a écrit à ce propos une lettre qui est déposée au dossier et que je lirai avec votre permission, car elle est très intéressante. Voici cette lettre que le ministre écrivit à la date du 11 mai 1904 après avoir prononcé son grand discours sur le Transcontinental:

A l'hon. H. R. Emmerson,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.
Ottawa (Ont.).

Ottawa, 11 mai 1904.

Cher M. Emmerson:—L'été dernier, alors que j'étais ministre intérimaire des Chemins de fer, et que la question du Grand-Tronc-Pacifique vint sur le tapis, je demandai à M. Schreiber son opinion sur le coût probable de construction de la division de l'Est (section de l'Etat) de la ligne. M. Schreiber me donna le renseignement voulu, bien qu'il n'ait pas dressé de rapport et je l'utilisai devant la Chambre, en m'autorisant de son nom. A son avis, il était possible de construire un chemin de fer, de Québec à Moncton moyennant \$25,000 le mille et de Québec à Winnipeg, moyennant \$28,000 par mille.

Cette évaluation a été faite pour une ligne du type ordinaire, comme il s'en construit ailleurs. Afin de laisser une marge assez libérale pour une ligne de meilleur type, j'ai ajouté 25 pour 100, portant ainsi l'évaluation à \$31,250 par mille, de Québec à Moncton, et à \$35,000 par mille, de Québec à Winnipeg. Je n'ai pas reparlé de la chose à M. Schreiber, mais d'autres experts en matière de chemins de fer m'ont assuré que mon évaluation était des plus libérales et que les frais de construction de la ligne ne dépasseraient probablement pas ces chiffres.

Je le répète, je n'ai pas obtenu de rapport écrit de M. Schreiber. Il serait utile d'en obtenir un. Veuillez donc discuter la question avec lui,

[M. Boyce.]

et si rien ne s'y oppose, demandez-lui de dresser une courte note, couchant par écrit le renseignement qu'il m'a donné l'été dernier.

Votre tout dévoué,

(Signé) : W. S. Fielding.

Et le ministre des Finances a affirmé devant cette Chambre et devant le pays qu'une somme de \$61,415,000 est une évaluation libérale, basée sur les renseignements fournis et sur l'assurance donnée par des experts comme M. P. Davis, entre autres qui, sans doute, n'aurait pas voulu induire le ministre en erreur, touchant le surcroît de frais qu'entraînerait la construction de la ligne.

Dans une harangue fort éloquente, harangue plus éloquente que convaincante, pour un esprit réfléchi et averti, le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) déclara qu'il avait grandement à cœur de voir la construction de cette ligne dont le besoin se faisait si vivement sentir, se réaliser sans le moindre retard. On a souvent cité ces paroles, mais que la Chambre me pardonne si j'emprunte quelques extraits de cette remarquable harangue, prononcée le 30 juillet 1903, alors qu'il saisit la Chambre du projet du Transcontinental. Ces extraits sont empruntés du compte rendu des Débats de 1903 :

A ceux qui nous exhortent à adopter une politique de temporisation, à ceux qui nous disent d'ajourner le projet; à ceux qui nous conseillent de bien tout peser et calculer, de réfléchir, d'aller aux renseignements...

Observez, monsieur l'Orateur, qu'il n'avait pas le temps ni de réfléchir, ni de calculer, ni d'aller aux renseignements.

...voici notre réponse: Non, ce n'est pas l'heure de la délibération, c'est le temps d'agir. Voici le flot qui nous apporte la fortune....

C'est la partie poétique du discours...

...voici le flot qui nous apporte la fortune; si nous le laissons passer, il se pourrait qu'il ne revint jamais.

Sans doute il ne voulait pas que la fortune passât à notre porte.

Si nous la laissons passer, notre barque nationale, au cours d'un voyage commencé sous de si brillants auspices, pourrait aller se briser sur les écueils?

Nous ne saurions différer, parce que l'heure ne souffre point de retard et qu'à cette époque de merveilleux développements, le temps perdu l'est doublement; nous ne saurions différer, parce qu'il s'opère déjà dans les conditions de notre vie nationale une transformation qu'il serait insensé d'ignorer et criminel de dédaigner; nous ne saurions différer, parce que les prairies du Nord-Ouest, parcourues de temps immémorial par les troupeaux de bisons sauvages, et par les tribus de Peaux-Rouges à peine moins sauvages, sont aujourd'hui envahies de toutes parts par les blancs.