

apparemment en sa faveur, et confièrent leur mandat électif à dix-huit députés libéraux, et en 1908, un peu mieux renseignés sur le projet, ils n'envoyèrent aux Communes que neuf députés, et à la prochaine occasion, pleinement éclairés qu'ils sont au sujet de cette entreprise, il est de toute évidence qu'ils n'éliront pas un seul député libéral aux Communes.

Les députés de la gauche ont longuement discuté le côté technique de la question, ils ont péroré à perte de vue sur les rampes, les courbes, les ponts en chevalets et autres détails de ce genre. Je ne veux pas m'aventurer à leur suite sur ce terrain qui est du domaine de la technique; mais voici, à mon sens, le nœud de la question: on a beau accumuler les explications d'ordre technique, le fait qui se dégage ici dans toute sa sinistre nudité, c'est que ce réseau qui ne devait coûter que \$60,000,000, n'a pas coûté moins de \$234,000,000. Voilà le spectre de Banquo qui se dresse sans cesse devant leurs yeux. Comment ces messieurs peuvent-ils expliquer cela? Je tiens à rappeler à cette Chambre une évaluation du coût de ce réseau, datant du début même de ce projet. M. Fielding, mettant la Chambre dans ses confidences, présenta son évaluation en termes si chaleureux et avec une telle apparence de loyauté qu'on aurait pu croire qu'il péchait plutôt par excès de libéralité. J'emprunte cette citation au compte rendu de 1903:

J'ai fait l'évaluation de \$25,000 par mille pour une partie du réseau et de \$28,000 par mille pour l'autre partie, et cette évaluation est approuvée par un ingénieur de haute réputation; mais, s'il faut construire la voie d'ordre supérieur (high grade)—peut-être devais-je dire d'ordre inférieur (low grade) que réclame le député de Norfolk-nord (M. Charlton) il est possible que le chiffre de cette évaluation ne soit pas assez élevé.

Je propose d'ajouter 25 pour 100 à la première évaluation du coût de la division est, ce qui portera à 25 pour 100 de plus le chiffre actuel des intérêts de sept années répartis sur cette partie de la ligne. Cela équivaut à une augmentation de \$25,000 à \$31,250 par mille pour une section, et de \$28,000 à \$35,000 pour l'autre section. C'est là une évaluation assez généreuse qui devrait même suffire à la construction du beau réseau que demande le député de Norfolk-nord (M. Charlton.)

On dressa d'autres évaluations. L'honorable A. G. Blair, un esprit averti en matière de chemins de fer, qui combattait ce projet et qui avait intérêt à en grossir les frais aux yeux du pays, dressa aussi une évaluation, et voici ce qu'il dit, au compte rendu de 1913:

Or, 1,825 milles de chemin de fer de Moncton à Winnipeg ou à quelque endroit au nord de cette ville, quelque soit le tracé, coûtera au [M. Davidson.]

pays \$65,000,000, d'après le calcul que j'ai fait. Ce chiffre dépasse peut être le résultat réel.

La somme de \$65,000,000, dit-il, dépasse peut-être le résultat réel; or, voilà que le coût est non plus de \$65,000,000, mais quatre fois plus élevé.

La construction du Pacifique-Canadien fut une tâche bien plus étonnante que l'établissement du réseau en discussion, parce que c'était une expérience, un essai. Les initiateurs de cette entreprise durent construire leur réseau en pleine solitude, et l'on pouvait légitimement supposer que les financiers hésiteraient à engager leurs capitaux dans pareille entreprise. Eu égard à la nature de l'œuvre, vu que c'était un essai et une entreprise nationale plutôt qu'une affaire à gros dividendes, les conditions qui présidèrent à la construction de ce réseau étaient autrement ardues que celles au milieu desquelles se construit le Transcontinental, et on pouvait légitimement attendre plus d'aide de la part de l'Etat. Et cependant, le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) affirme que le Pacifique-Canadien n'a coûté au pays que \$60,000,000. La section du Transcontinental national de Winnipeg à Moncton coûte au pays près de \$234,000,000, et l'Etat doit en outre garantir les obligations du Grand-Tronc-Pacifique pour l'autre partie du réseau, afin de parfaire le paiement de ces obligations, le pays a déjà dû se saigner de près de \$10,000,000. Les honorables députés ont beau accumuler les explications au sujet du rapport, voilà un fait auquel ils viennent fatalement se heurter et force leur sera de se tirer de cette impasse, avant que le public révoque en doute la légitimité des conclusions de cette commission.

Il y a d'autres circonstances qui prêtent le flanc au soupçon. Ce n'est pas la première fois que la construction de ce réseau donne lieu à des accusations de fraudes et d'irrégularités. En 1897, un certain personnage porta contre la commission des accusations se rapprochant fort de celles figurant dans le rapport en discussion. Ce gentleman n'était ni tory, ni avocat, ni ingénieur du Pacifique-Canadien, ni même citoyen américain; c'était un libéral et une commission libérale l'avait chargé de certains travaux sur ce réseau. M. Hodgins affirma qu'il se commettait des fraudes et de graves irrégularités et le public, à cette époque, ne goûta guère l'attitude prise par ce Parlement au sujet de ces accusations. En 1910, un autre gentleman, qui n'était ni ingénieur du Pacifique-Canadien, ni avocat, ni même citoyen américain, mais qui faisait fonction de l'ingénieur en chef de la commission, M.