

d'aujourd'hui, cadrerait absolument avec les principes figurant dans l'amendement en discussion; il déclarait que les détails, les levés de plans et les délibérations étaient de rigueur, pour qu'on prît une bonne et légitime décision sur la question de la section de Québec à Moncton. Le chef actuel de la gauche ne voulut pas tenir compte de cet appel et imposa au pays le lourd fardeau dont il se trouve grevé aujourd'hui par la construction d'une ligne ou d'une section du moins dont l'utilité est révoquée légitimement en doute et dont la gestion financière grèvera le pays d'une lourde charge pendant nombre d'années à venir. C'est sur le chef de la gauche et sur ses partisans que retombe cette responsabilité, et c'est sur leur front que ce stigmate reste imprimé. C'est sur lui et sur son parti que rejaillit le blâme de s'être lancé dans une entreprise aussi gigantesque, sans en avoir bien pesé le coût, les immenses conséquences et les fardeaux qu'elle entraîne à sa suite. C'est sur lui et sur son parti que repose le blâme découlant des conclusions de ce rapport, et cette responsabilité, ils ne sauraient s'y dérober, aux yeux du pays, en invoquant les raisons formulées dans l'amendement du député de Renfrew-sud.

Quant aux chiffres, examinons un instant les évaluations. L'évaluation de \$61,415,000, établie par M. Fielding, a longtemps été accréditée. En 1908, on dressa de nouvelles évaluations, et le député de Renfrew-sud, paraît-il, refuse d'assumer la responsabilité des évaluations présentées à cette Chambre, et se défend de toute tentative d'avoir voulu induire la députation en erreur. En réalité, il prétend qu'il n'est nullement responsable du dépassement des prévisions primitives du coût. En avril 1908, on posa au ministre des Chemins de fer du jour (l'honorable George Graham) une question sur les points suivants:

(1) Les entreprises, le nombre de milles, le prix d'adjudication de ces entreprises, pour les sections de l'est et de l'ouest du Grand-Tronc-Pacifique.

(2) La date de chaque marché administratif, la période de temps fixée pour l'achèvement des travaux.

(3) Le coût estimatif des parties non adjudgées.

Voici la réponse:

Il a été adjugé des entreprises sur les divisions de l'Est du Grand-Tronc-Pacifique aux prix portés au cahier des charges.

Le chiffre global de l'estimation servant de base à l'adjudication des entreprises, présentée à cette Chambre en 1908 par le ministre des Chemins de fer du jour, au-

[M. Boyce.]

jourd'hui député de Renfrew-sud, auteur de l'amendement, était de \$44,389,293.01; en outre, il affirmait que pour les parties non adjudgées à cette époque, le coût global estimatif était de \$19,030,173; soit \$63,419,293.01, comme grand total du coût estimatif servant de base pour les entreprises déjà adjudgées et pour celles non encore adjudgées.

Il y avait dans cette évaluation une certaine marge qui était supposée comprendre la dépense entière de la construction de la ligne principale de Moncton à Winnipeg, y compris \$5,011,346.50 pour le pont de Québec. En 1911, M. Lumsden donna une autre évaluation de \$108,729,900, non compris les têtes de ligne. Le 18 avril 1913, M. Gordon Grant, ingénieur en chef de la ligne, fit une autre évaluation de \$161,307,800 qui se résumait ainsi: Valeur des travaux exécutés au 1er décembre 1912, \$127,219,863; valeur des travaux nécessaires pour l'achèvement \$34,087,937. Il existe une différence des plus extraordinaire, au sujet du montant nécessaire pour achever les travaux, entre l'évaluation donnée en 1908, par le ministre des Chemins de fer de l'époque, s'élevant à \$19,030,173 et l'évaluation de M. Gordon Grant en 1913, s'élevant à \$34,087,937. Je ne fatiguerai pas la Chambre en lui expliquant en détail comment ces évaluations ont été faites. Je cite simplement ce que j'ai en note pour montrer qu'aucun de nos honorables amis ne pouvait au début de cette entreprise, ou pendant la période des études, donner à la Chambre un renseignement précis sur le fardeau qu'on allait imposer au pays. Il devient nécessaire de faire une enquête. La commission a été instituée, le montant a été calculé et l'on a trouvé qu'il dépassait \$200,000,000, somme qui a frappé de stupeur le public et a certainement paralysé sa confiance envers le très honorable leader de l'opposition et son parti.

Quelle défense présente-t-il? Dit-il ou laisse-t-il entendre que lorsqu'il a développé ce projet à la Chambre en 1903, s'il avait déclaré qu'il coûterait \$100,000,000 des deniers publics, il aurait reçu l'appui du peuple en 1904? Je prétends qu'il ne l'aurait pas reçu. S'il avait affirmé que l'exécution de ce projet coûterait \$150,000,000, le peuple aurait pensé que c'était insensé. Mais s'il avait déclaré franchement au public que la dépense pourrait s'élever à \$200,000,000, je renonce à exprimer l'opinion que la population du Canada aurait eu sur l'état de sa raison. Je ne peux pas croire un seul instant qu'il aurait été renvoyé au pouvoir par les électeurs en 1904.

Pourquoi ce projet de chemin de fer ne pouvait-il pas attendre? Le ministre des