

seulement à la suite de l'enquête personnelle de l'ancien ministre que cette décision fut prise. Je le sais, l'ex-ministre entendit les intéressés, et en conséquence, il décida qu'il fallait choisir la route du nord, respecter à cet égard les désirs du Pacifique-Canadien et que la voie devrait traverser, comme elle le fait aujourd'hui, par une ligne à niveau élevé, la rivière Rouge, à Saint-Boniface, pour se rendre au terminus de Winnipeg. L'ancien ministre se plaint que la commission a supprimé le témoignage de M. Charles Young, et cela parce qu'elle voulait prouver qu'on n'a pas tenu compte de l'économie dans le choix de ce tracé, de préférence à l'autre. L'honorable député le sait, M. Charles Young est le commissaire qui ne voulut pas souscrire à la décision prise par l'ancien ministre des Chemins de fer; c'est le seul membre de la commission qui résista et continua à réclamer, après que l'ancien ministre des Chemins de fer eût pris sa décision.

M. GRAHAM: Loyalement, le solliciteur général devrait en convenir, j'ai mentionné la chose au cours de mes observations.

M. MEIGHEN: L'ancien ministre fait erreur.

M. GRAHAM: J'ai dit que M. Young avait différé d'opinion avec moi.

M. MEIGHEN: Qu'avait donc à gagner cette commission contre le ministre des Chemins de fer en supprimant le témoignage du seul commissaire qui lui eût résisté? Le député de Renfrew-sud n'a pas dit à la Chambre qu'à l'époque où l'on prit cette décision il n'était pas question de la ligne à niveau élevé et que plus tard, quand la commission des chemins de fer eût décidé de faire cette voie à niveau élevé, comme chose nécessaire, on n'obtint pas le consentement de l'ingénieur du ministre des Chemins de fer. Au dire de l'honorable député, il est absurde de reprocher au gouvernement libéral d'avoir nommé des commissaires du Transcontinental qui n'avaient pas d'expérience en matière de chemins de fer. Nous ne nommons pas de spécialistes du monde des chemins de fer, s'écrie-t-il, quand il s'agit d'administration de voies ferrées; nous nommons des hommes d'affaires et ceux-ci consultent leurs ingénieurs. Voici une circonstance où ces messieurs n'ont pas consulté leurs ingénieurs, mais ont suivi l'avis du ministre des Chemins de fer, à l'encontre de l'avis

des ingénieurs, en adoptant le plan du haut niveau.

M. GRAHAM: C'est inexact.

M. MEIGHEN: Inexact?

M. GRAHAM: Parfaitement.

M. MEIGHEN: J'ai été chargé de plaider un procès à cet égard.

M. GRAHAM: J'espère que vous avez eu gain de cause.

M. MEIGHEN: Quelle absurdité, s'écrie l'ancien ministre, de prétendre que le Gouvernement libéral aurait dû confier à des spécialistes, à des hommes du métier, experts en matière de construction ou d'exploitation, la direction d'une grande entreprise nationale, telle que la construction de ce réseau! Si l'on adopte pareil principe, s'écrie-t-il, force nous serait bien de confier le portefeuille des Chemins de fer à un ingénieur, et même le portefeuille de premier ministre. Si cette théorie est exacte, il faudrait que le premier ministre du Canada fut maître passé en matière d'art et excellât dans chacune des professions libérales. Le Nord-Canadien et le Pacifique-Canadien, dit-il, ne confient jamais à des ingénieurs pratiques la direction de leurs chemins de fer; c'est ainsi que le Pacifique-Canadien a agi en choisissant sir Thomas Shaughnessy, et voilà pourquoi, ajoute-t-il, nous étions parfaitement autorisés à confier à un fabricant de boîtes, à deux avocats et à un marchand de grain de Deloraine, la construction du Transcontinental national.

L'honorable député peut-il nous prouver que les directeurs du Pacifique-Canadien ou du Nord-Canadien ou de ce merveilleux chemin de fer, l'Union-Pacifique, ou d'autres chemins de fer, aient jamais confié à d'autres qu'à des experts les postes de président et de directeur général? Peut-il nous prouver, par l'histoire de l'établissement des voies ferrées sur ce continent ou ailleurs, que les directeurs ou les actionnaires, responsables de l'établissement d'un chemin de fer, aient jamais confié sa construction ou son exploitation du début à d'autres qu'à des hommes du métier et à des experts en matière de construction et d'exploitation? C'est en vain qu'il chercherait pareil exemple dans l'histoire. Il chercherait en vain même dans les ouvrages de fiction la preuve qu'une compagnie de chemin de fer ait jamais commis l'insigne folie perpétrée par le gouvernement libéral en confiant à pareille commission la direction des travaux de construction du Transcontinental national.