

qui est large d'un mille, à partir de l'extrémité du pont de Québec, a coûté cher. Au pont de Québec, l'honorable député l'admet lui-même, il y a une rampe de 1 pour 100, et si l'on avait insisté pour avoir une rampe de 1 pour 100 seulement à la tranchée de la Chaudière au lieu d'une rampe de 0.4 p. 100, on aurait économisé \$351,000. Quand le train est très chargé, il faut employer une locomotive de refoulement lorsque la pente est de 1 pour 100, mais si le train n'est pas chargé à son plein, on n'a pas besoin de locomotive de refoulement. Est-ce agir d'après les règles du bon sens de gaspiller \$351,000 plutôt que d'employer une locomotive auxiliaire sur une distance d'un mille à partir du pont de Québec? Assurément nos honorables collègues seront de cet avis; pourquoi ne pas employer une locomotive auxiliaire pendant l'espace d'un mille, s'il en faut employer une pour des trains à chargement complet? L'ingénieur qui a fait un rapport sur cette question, et dont l'honorable député aurait dû suivre l'avis, a dit que les perspectives d'un trafic abondant ne permettaient pas de croire qu'on aurait besoin, avant un certain nombre d'années, de recourir à l'emploi d'une locomotive auxiliaire pour le pont de Québec ou la tranchée de la Chaudière.

Il n'y avait donc pas de nécessité d'avoir une locomotive auxiliaire en service sur une distance d'un mille à partir du pont, mais en outre il n'y avait aucune justification de gaspiller ces \$351,000 des deniers publics. Il en est de même tout le long de la ligne, d'un bout à l'autre. Il semble que le but à atteindre pour la commission du Transcontinental ait été de dépenser le plus d'argent possible dans la construction de cette ligne et de se vanter ensuite d'avoir une belle voie ferrée.

Un industriel qui aurait décidé de construire une scierie à bardeaux, par exemple, pourrait y mettre un parquet en marbre, un toit en métal, des fenêtres avec des vitraux peints et toute l'installation qui convient mieux à une banque qu'à une scierie à bardeaux, et chercher à justifier sa conduite par les mêmes moyens qu'emploient les membres de l'opposition pour excuser les erreurs commises dans la construction du Transcontinental. Le propriétaire de la scierie à bardeaux pourrait dire: Nous avons le plus beau plancher de toutes les scieries à bardeaux de l'Amérique du Nord; nous avons le plus beau toit qu'on puisse trouver dans une scierie à bardeaux sur le continent; nous avons des vitraux que l'on ne trouve dans

[M. Meighen.]

aucune scierie à bardeaux du continent. Nous n'avons pas besoins de calculer les résultats ou les profits en tenant compte de la dépense de premier établissement—et c'est là en somme la prétention de nos adversaires.

Ils disent aussi: Même si nous avons tort, pour l'amour de Dieu, n'en dites rien, car vous allez effrayer les financiers du monde entier. L'ancien ministre des Chemins de fer (M. Graham) s'est beaucoup inquiété depuis des années des financiers et de la réputation du Grand-Tronc-Pacifique. En 1910, alors que n'existait pas la terrible situation financière qu'il dépeint sous de si sombres couleurs et qu'il déplore tant, il avait la même crainte qu'aujourd'hui. En 1910, quand l'honorable député qui représentait alors Simcoe disait à la Chambre et au pays et au monde entier que ce Transcontinental allant coûter \$218,000,000, l'honorable député disait: Pour l'amour de Dieu, pas un mot de plus, car vous allez effrayer les financiers du monde qui refuseraient tout concours au projet du Grand-Tronc-Pacifique.

Il prétendait que c'était faire un injustice au Grand-Tronc-Pacifique et au Canada que de dire aux financiers que cette ligne allait réellement coûter \$218,000,000. Alors, nous ne disions pas toute la vérité aux financiers, nous ne leur en disions qu'une partie. Aujourd'hui, en calculant de la même façon, nous savons qu'il en coûtera \$234,000,000 pour construire le chemin de fer Transcontinental. Je ne vois pas comment nous aurions pu vous justifier, en 1910, de suivre le conseil de l'honorable député de Renfrew-sud en refusant de dire aux financiers du monde même la moitié de la vérité. Je ne sais pas quel principe nous pourrions invoquer, nous, les membres de cette Chambre, pour refuser de dire la vérité sur un projet quelconque entrepris au Canada. Je ne crois pas qu'au bout du compte la vérité fasse beaucoup de tort à personne.

Mon honorable ami dit que ces choses ne sont pas vraies et qu'il ne faudrait pas les dire, même si elles étaient vraies. En 1910, il ne disait pas toute la vérité, mais seulement une partie de la vérité et cette partie, il redoutait de la faire connaître. En 1914, il voudrait que rien ne fût divulgué. Il blâme notre conduite, parce qu'elle s'attaque non seulement à l'administration de cette entreprise, mais aussi au Gouvernement du temps. Pourquoi nous abstiendrions-nous de critiquer le Gouvernement responsable de cet état de choses? Nous l'avons critiqué quand nous étions dans l'opposition et, en agissant ainsi, nous remplissions no-