

la plus rapprochée. Où mon honorable ami a-t-il installé les ateliers de Transcona? A 4 milles $\frac{1}{2}$ de la tête de section.

M. GRAHAM: Ils sont sur la ligne principale.

M. MEIGHEN: Ils sont sur la ligne principale, mais les convois endommagés ont 4 milles $\frac{1}{2}$ à faire pour arriver aux ateliers. Et à Moncton, les ateliers sont-ils sur la ligne principale? Mon honorable ami n'osera pas l'affirmer.

M. GRAHAM: Ils sont dans la ville même.

M. MEIGHEN: Oui, mais à un mille et quart de la gare, et c'est mon honorable ami lui-même qui a choisi l'emplacement.

M. GRAHAM: Les ateliers de l'Intercolonial, à Moncton, font partie du terminus dans cette ville.

M. J. D. REID: Il est à 2 milles plus loin.

M. GRAHAM: Ils ne sont pas à 2 milles.

M. MEIGHEN: Les locomotives et les voitures endommagées doivent être expédiées à 2 milles plus loin pour être réparées. Mon honorable ami dit que toutes nos évaluations concernant le coût du Transcontinental sont futiles. Il prétend que nous faisons entrer dans ces calculs une foule de choses qui devraient en être exclues; il émet cette prétention depuis plusieurs années. Je n'ai aucun doute qu'il est convaincu qu'il pourrait nommer une meilleure commission que celle que nous avons nommée. Il aurait pu en nommer une en 1910; mais il a refusé de le faire et la raison qu'il a donnée, c'est que celui qui demandait la nomination de cette commission, M. Lennox, de Simcoe-sud, estimait que la construction du Transcontinental coûterait \$218,000,000 tandis que M. Graham maintenait que cette somme, y compris les intérêts, ne dépasserait pas \$150,400,000; il demanda à la Chambre d'accepter ses chiffres et de rejeter ceux de M. Lennox, qui demandait la nomination d'une commission. M. Graham, qui était alors ministre des Chemins de fer, ne voulut pas se prévaloir de son droit de nommer une commission dont il aurait lui-même choisi les membres. Il estimait le coût total de l'entreprise à \$150,400,000, tandis que M. Lennox affirmait qu'elle coûterait \$218,000,000, soit \$68,000,000 de plus. Aujourd'hui, l'ex-ministre des Chemins de fer est

obligé d'avouer que le chiffre exact, en prenant les mêmes données comme bases du calcul, n'est pas de \$150,400,000, ni même de \$218,000,000, mais bien de \$230,000,000, sans tenir compte des intérêts composés.

M. GRAHAM: Je n'admets rien de tel. J'ai dit qu'en prenant les mêmes données comme bases du calcul, le coût total s'élèvera à \$181,000,000, approximativement.

M. MEIGHEN: J'espère que la Chambre a bien saisi le sens et la portée de cette interruption. En refaisant les mêmes calculs qui lui donnaient \$150,400,000 en 1908, et \$159,000,000 en 1910, il arrive aujourd'hui à \$181,000,000. Il arrive à ce résultat en mettant le coût de la construction à \$161,000,000 et en ajoutant \$8,000,000 qui représentent l'intérêt pendant la construction. Il se trouve ainsi en présence d'un total de \$181,000,000. Est-ce bien cela?

M. GRAHAM: Exactement.

M. MEIGHEN: Mon honorable ami admet-il que dans cette somme de \$150,400,000 en 1908, ou de \$159,000,000 en 1910, il n'ajoutait pas l'intérêt des sept années après la construction de la ligne?

M. GRAHAM: L'intérêt pendant ces sept années n'a rien à faire avec le coût de la construction.

M. MEIGHEN: Mon honorable ami dit que c'est en basant son calcul sur les mêmes données qu'il est arrivé à cette somme de \$150,400,000. A la page 12680 (v.a.) des Débats de 1908, il constate que l'intérêt durant la construction s'élèvera à \$10,740,000 et durant les sept années après la construction, à \$26,124,676. C'est en comprenant ces deux sommes dans son calcul qu'il arrive au total de \$150,400,000. C'est lui-même qui a ajouté cette somme de \$26,124,676 représentant les intérêts pendant sept ans. Aujourd'hui il prétend qu'en basant le calcul sur les mêmes données, le coût total sera de \$181,000,000. Le total sera de \$161,000,000 sans les intérêts, de \$181,000,000 avec les intérêts pendant la construction et de \$234,000,000 avec l'intérêt composé après la construction. Le coût total sera d'environ \$230,000,000 si, comme mon honorable ami, on ne tient pas compte de l'intérêt composé. Ainsi M. Lennox, en 1910, il y a à peine quatre ans, en portant le coût total de la construction à \$218,000,000 était de \$12,000,000 en-dessous, au