

tablir un réseau de premier ordre. Il protesta immédiatement auprès du Gouvernement contre les modifications apportées par le Gouvernement aux rampes du Transcontinental qu'il avait consenti à exploiter et que le Gouvernement avait consenti à construire comme M. Chamberlin le désirait, quant aux rampes et aux courbes. Voici sa protestation :

Ottawa, 18 juillet 1912.

Major R. W. Leonard,
Président de la commission du chemin de fer
Transcontinental,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur,—J'apprends par nos ingénieurs que l'ont s'est écarté du type indiqué pour le chemin de fer Transcontinental entre Lake-Superior-Junction et Cochrane qui avait été adopté d'abord et auquel on s'est conformé jusqu'ici et qu'au lieu de pentes de quatre dixièmes et d'ouvrages permanents, vous avez autorisé des pentes jusqu'à 1 p. 100 et l'érection d'ouvrages temporaires en bois. A ce sujet je veux attirer l'attention sur l'article 7 de la convention du 29 juillet 1903 qui stipule que les travaux de construction de la division est seront faits en conformité du cahier des charges approuvé par la compagnie et seront soumis à la surveillance, à l'inspection et à l'acceptation de notre ingénieur en chef conjointement avec l'ingénieur en chef de la commission.

Je tiens à vous dire que si ces travaux sont faits conformément à ce que je crois être vos récentes instructions, ils ne seront pas conformes à la convention ni satisfaisants pour la compagnie et ne pourront pas être acceptés.

(Signé) : E. J. Chamberlin.

Quelques mois après l'avènement des conservateurs au pouvoir, M. Chamberlin avertit le Gouvernement que s'il modifiait les rampes de ce réseau, lui, M. Chamberlin, n'accepterait pas ces modifications. En présence de cette protestation, le Gouvernement aurait dû, il me semble, hésiter longtemps avant d'effectuer ces modifications. Non seulement il modifia les rampes à l'ouest de Cochrane auxquelles s'opposait M. Chamberlin, mais il fit nombre de changements similaires entre Cochrane et la ville de Québec. Un citoyen d'Ontario m'a demandé si je tenterais quelques démarches pour empêcher les transports de s'acheminer vers le chemin de fer Temiskaming et Nord d'Ontario, et je répondis : Vous vous adressez mal, je ne suis pas simple citoyen de la province d'Ontario ; je me glorifie sans doute d'avoir mon domicile dans ma province natale, mais lorsque je siège à la Chambre des communes, je suis citoyen du Canada.

Quand bien même ce réseau traverserait le comté que je représente, je serais toujours de l'avis que j'exprime aujourd'hui. Il s'agit d'une grande entreprise nationale intéressant le Canada tout entier, et tout effort tenté pour mutiler ce

réseau ne fait pas honneur aux auteurs de pareille tentative. Je ne cherche nullement à diriger une attaque contre le Gouvernement, mais à lui faire observer que M. Chamberlin a catégoriquement informé les ministres que si l'on faisait ces changements, il refuserait de se charger de l'exploitation du réseau ; jamais il ne s'est départi de cette attitude, et on a opéré ces modifications en dépit de son avis. Signalons quelques changements effectués à l'est de Cochrane :

Au mille 175, de la station 1,784 à la station 1,817, il y a 2,700 pieds de .45 de pente, contre le trafic destiné à l'est, au lieu de 4-10.

M. AMES : A quel document l'honorable député emprunte-t-il cette citation ?

M. GRAHAM : Je l'emprunte à un exposé que j'ai formulé ici même, l'an dernier, et qui s'appuie sur l'examen des profils tracés par un éminent ingénieur :

Suivant 1,000 pieds de niveau et, immédiatement 1,300 pieds de 3-10 de pente contre le trafic destiné à l'est, suivis par 1,000 pieds de 8-10 contre le trafic destiné à l'ouest, une autre augmentation distincte dans la pente. Au mille 177, station 1,875 à 1,889, il y a 1,400 pieds de 3-10 contre le trafic destiné à l'est, suivis par 1,000 pieds de 8-10 contre le trafic destiné à l'ouest, une augmentation de pente sensible.

A la station 1,928 à 1,936, il y a 800 pieds où les 4-10 de pente contre le trafic destiné à l'ouest ont été portés à .76, soit une augmentation réelle de 100 p. 100 ; ces 800 pieds s'ajoutent aux 1,600 de 6-10 de pente contre le trafic destiné à l'ouest. Au mille 179 il y a une voie d'évitement. On a fait quelques légères modifications à ce point, mais elles n'ont aucune importance.

Au mille 180, station 2,024 à 2,039, il y a un espace de 1,500 pieds où la pente a été élevée de 4-10 à .48 contre le trafic destiné à l'est. Au mille 181, station 2,104 à 2,115, les 6-10 de pente contre le trafic destiné à l'ouest, ont été élevés de .63, une bagatelle.

Au mille 182, station 2,154 à 2,169, après 1,400 pieds du niveau de la voie, vient immédiatement une augmentation à .75 qui s'étend sur 1,800 pieds contre le trafic destiné à l'est.

C'est une violation véritable de la convention qui augmentera, sans aucun doute, le tarif-marchandises au détriment des manufacturiers de l'est du Canada désireux d'envoyer par cette ligne leur marchandises dans l'ouest.

Il est possible que ce ne soit pas une rampe d'impulsion, car le profil n'indique aucune impulsion suffisante pour compenser un changement de 6-10 à .75 dans la déclivité. Il y a eu au mille 183 plusieurs petits changements apportés au plan original ; on y a placé entre autres des contre-arcs. Au mille 184 de la station 2,261 à 2,265, à la suite d'une distance de 400 pieds de terrain plan, il y a un niveau élevé de 6-10 à 8-10 contre le trafic qui se dirige vers l'ouest. Au mille 185, à la suite de 1,300 pieds d'une pente de .31 contre le trafic qui se dirige vers l'ouest, où a été à 8-10 une pente longue de 800 pieds. Au mille 187, de section 2,385 à 2,401, une pente