

quart de la ligne n'a qu'à être multipliée par 4 pour représenter celle que l'on aurait évitée sur l'ensemble.

L'honorable député a aussi introduit dans le débat un écrit dont M. MacPherson a donné lecture, le 29 janvier 1909, devant une société anglaise relativement à la valeur du Transcontinental pour le mouvement des marchandises. Voici le passage que l'honorable député emprunte à M. MacPherson.

La distance sur le chemin de fer Transcontinental sera de 1,551 milles . . .

C'est-à-dire de Winnipeg à Québec, et ce la n'est pas correct.

. . . et vu que les rampes maxima pour les convois se dirigeant vers l'est sont de 21 pieds 12 par mille, avec compensation pour les courbes, la plus puissante locomotive que l'on construise de nos jours, la Mallet Articulated Compound, dont la "Railway Age Gazette" du 30 avril 1909 nous fournit une description complète, peut facilement remorquer sur ces rampes une charge brute de 4,290 tonnes, en arrière du tender.

Je ne vois pas la nécessité de vous relire ce document, qui est déjà inséré dans les Débats. Je désire tout simplement vous signaler une curieuse erreur qu'a commise M. MacPherson, et dans laquelle l'honorable député de Renfrew-sud est tombé à son tour, erreur que M. MacPherson n'hésiterait pas à reconnaître, j'en suis certain, si l'on y attirait son attention.

C'est que les locomotives du modèle de la Mallet Articulated Compound ne sont employées que dans les pays montagneux. On les emploie pour remorquer les convois sur les rampes fortes et sur de courtes distances; elles ne sont pas aptes à passer des pentes raides aux pentes douces; de sorte qu'on ne saurait s'en servir sur un chemin de fer du type du Transcontinental. En supposant que ce soit la situation, M. MacPherson prétend qu'en se servant d'une locomotive Mallet Articulated Compound, elle pourrait remorquer une charge de 93,333 minots de blé. Or, tout le monde sait, et l'honorable député d'Edmonton ne me contredira pas, que la charge moyenne d'un wagon est de 1,000 minots de blé. Un petit wagon ne peut contenir que 600 minots, un wagon de moyenne grandeur, 800 minots et un gros wagon, à peu près 1,000 minots. J'ai fait quelques calculs, en me basant sur la capacité moyenne des wagons, et s'il fallait s'en rapporter aux chiffres de M. MacPherson, pour transporter la charge qu'il attribue à un convoi, la locomotive devrait remorquer 97 wagons. Je le

[M. Meighen.]

demande au député de Renfrew-sud, a-t-il jamais entendu parler, depuis qu'il existe, d'une locomotive qui puisse traîner 97 voitures chargées? S'il veut prendre la peine de se renseigner auprès de n'importe quel ingénieur versé dans les questions de chemins de fer, on lui répondra: Je n'en ai aucun doute, qu'il n'y a pas de barres d'attelage qui pourraient résister à un tel poids; que le plus qu'une locomotive puisse remorquer c'est 65 wagons, mais que c'est une impossibilité absolue d'essayer de faire traîner 97 voitures par une seule locomotive, quand bien même elle aurait la puissance nécessaire. Il existe deux erreurs fort sérieuses dans les données sur lesquelles est basé le tableau que mon honorable ami a fait insérer dans les Débats. Il a ignoré complètement, en préparant ce tableau, les frais généraux qu'entraîne inévitablement l'exploitation d'une voie ferrée. On pourrait donc tirer de ce tableau des déductions très utiles, afin d'établir la puissance de traction pour le trafic du chemin de fer Transcontinental national. J'ai aussi remarqué, que l'honorable député suppose, dans ce tableau, bien que je n'aie pu découvrir au juste quel procédé il a employé pour en arriver à cette présomption, qu'il y aura en moyenne 8 convois 5 en circulation, tous les jours, dans l'une et l'autre direction, entre Winnipeg et Moncton.

M. GRAHAM: Je n'ai jamais dit dans l'une et l'autre direction.

M. MEIGHEN: Les Débats disent, il me semble, "dans l'une et l'autre direction".

M. GRAHAM: Pas du tout. On m'a posé la question, et j'ai répondu dans la négative.

M. MEIGHEN: J'ai devant moi les papiers de mon honorable ami, telles que les rapportent les Débats. Voici le texte:

Cela fait donc une moyenne de 8 convois 5 par jour, dans les deux sens, surtout le réseau entre Winnipeg et Moncton.

M. GRAHAM: Ce n'est nullement en chaque sens.

M. MEIGHEN: Alors je suis très excusable, si je me méprends sur le sens du langage ordinaire. Mais tout de même, je ne puis me rendre compte par quelles opérations il en est arrivé à constituer ce tableau. La raison en est peut-être que je n'ai pas eu le temps de résoudre le