

les rampes du Union-Pacific. On me dit qu'il n'a pas seulement réduit les rampes du Union-Pacific, mais qu'il les a réduites de 2½ p. 100 à 1 p. 100. C'est ce qu'a été la réduction des rampes sur le Union-Pacific et quand vous avez une réduction des rampes à 1 p. 100 vous n'avez pas autant besoin de rampes d'impulsion que si vos rampes sont de 0.4 ou 0.3 p. 100. C'est alors que la rampe d'impulsion est nécessaire dans l'intérêt du bon sens et de l'économie, parce que vous n'avez pas autant de latitude dans le tracé et la construction de votre ligne qu'avec des rampes de 1 p. 100.

Des rampes d'impulsion sont employées non pas quand les montées sont fortes mais pas quand elles sont faibles. Si les rampes sont fortes, vous réalisez des économies sans recourir à la rampe d'impulsion, mais si la pente est faible, vous ne le pouvez pas.

M. GRAHAM : Alors pourquoi l'honorable ministre dit-il que les rampes d'impulsion sont employées sur le Pacifique-Canadien alors que le Pacifique-Canadien a une rampe de 0.4 p. 100 ?

M. MEIGHEN : Parce que les ingénieurs du Pacifique-Canadien ont réduit les rampes.

M. GRAHAM : En établissant des rampes d'impulsion ?

M. MEIGHEN : C'est quand vous avez une pente de 0.4 p. 100 que vous avez besoin de rampe d'impulsion. Quand le Pacifique-Canadien a fait la réduction de son inclinaison à 0.4 p. 100, la rampe d'impulsion a été adoptée par considération économique et dans l'intérêt de la ligne. Mais quand la commission du chemin de fer Transcontinental a adopté une inclinaison de 0.4 p. 100, elle a envoyé aux quatre vents les questions d'économie et de bon sens. Voilà la différence qui existe entre le Pacifique-Canadien et le Transcontinental.

Revenons à cet ingénieur d'Omaha qui a réduit les rampes du Union-Pacific de 2½ p. 100 à 1 p. 100. C'est un ingénieur du sud des Etats-Unis qui écrit au bon peuple canadien pour lui dire que les roches laurentiennes et granitiques de la partie nord du pays, qui ont subi les assauts des éléments depuis des milliers de siècles, se désagrègeront si elles sont exposées à la pluie et à la glace. Voilà l'opinion qu'il exprime pour le granit du nord du Canada. Cette énigme a tellement effrayé l'honora-

ble député de Renfrew-sud qu'il dit que les rampes d'impulsion, sous l'effet des neiges, de la glace et de la gelée, vont nuire tellement à l'exploitation de la ligne et au passage des trains que leur adoption est impossible.

Je désire appeler l'attention de l'honorable député de Renfrew-sud sur l'opinion qu'a exprimée son propre ingénieur en chef en qui il avait et a encore pleine confiance, mais qu'il n'a pas apparemment consulté sur cette question de la neige et de la gelée lorsqu'il pouvait le faire et devait accepter son conseil. Je vais lire ce que l'ingénieur en chef du Transcontinental dit à ce sujet. Je crois que ce n'est pas trop demander à mon honorable ami de Renfrew-sud que d'admettre que le peuple devra plutôt accepter l'opinion de l'ingénieur en chef, auquel il a confié l'exécution de ces travaux, opinion réaffirmée et appuyée par celle de l'ingénieur principal du Pacifique-Canadien, et en faveur de laquelle se rangent tous ceux qui ont quelque chose à faire dans l'administration de ce grand et prospère chemin de fer, que l'opinion d'un ingénieur d'Omaha sur la question de la neige et de la gelée. Voici ce que m'écrivit M. Grant à la date du 25 mars.

M. PUGSLEY : De cette année?

M. MEIGHEN : Oui, de cette année. M. Grant dit :

Pour répondre à la demande verbale que vous m'avez faite d'exprimer mon opinion au sujet de la prétention d'un ingénieur des états du Sud, qui dit que les montées par élan offrent des objections dans un climat froid parce que les wagons vides sont exposés à rester en panne, et qu'elles sont aussi dangereuses lorsqu'une locomotive se brise ;

Je puis dire que la marche d'un train sur les montées par élan est soumise à l'influence du climat, à la longueur du convoi et à l'impuissance d'une locomotive brisée à traîner sa charge, la même chose que sur toute autre montée, ni plus ni moins ; en d'autres mots, la prétention de votre ami du Sud ne tient pas debout.

M. GRAHAM : M. Grant dit-il : la prétention de votre ami du Sud ne vaut rien ?

M. MEIGHEN : La seule erreur est apparemment qu'il croit que c'est mon ami au lieu de l'ami de l'honorable député. Voici maintenant l'opinion de l'honorable député de Renfrew-sud sur M. Gordon Grant :

Y a-t-il un membre de cette Chambre qui dira que Gordon Grant est malhonnête ou incapable ? Personne n'oserait dire cela de lui, parce que le Gouvernement actuel le garde à son emploi et que c'est un homme capable, compétent et honnête.