

à une inclinaison des 0.4 p. 100. Vous ne diminuez en rien la force de traction d'une locomotive, derrière laquelle il vous est loisible d'attacher tout juste la même charge que si cette courbe de 10 degrés n'était pas là. Mais c'est là une considération dont ils n'ont point tenu compte et, parce qu'il en devait coûter plus cher dans tous les cas de donner aux courbes 6 degrés, ils n'ont pas voulu en démordre. Ils semblent avoir agi d'après cette règle que, plus cela coûterait cher, mieux ce serait pour le Canada, et ils ont décidé de toujours dépenser le plus possible, sans tenir compte des circonstances du cas qui se présentait. Il est un fait que la preuve a été établie, et que l'honorable député de Renfrew-sud ne niera pas, c'est que, sur tous les grands chemins de fer de ce pays, on se sert de courbes de 10 degrés.

Au sentiment du Pacifique-Canadien et autres compagnies de chemins de fer, c'est la courbe qui convient le mieux, et ce sentiment est, à coup sûr, celui auquel il serait sage de nous conformer. Votre expert de Omaha dit que le chiffre auquel les commissaires s'arrêtent (\$602,000) comme étant celui de la dépense que l'on aurait pu éviter par l'établissement de courbes atteignant mais ne dépassant pas 10 degrés, sans le moindrement diminuer la puissance de traction des locomotives, ni la valeur de la ligne au point de vue de son exploitation, ce chiffre, dit-il, est le résultat d'une folle conjecture. Je ne sais sur quoi M. Berry base cette ob-

servation. La commission affirme qu'elle a examiné la chose avec le plus grand soin. Elle a entendu les témoins, et j'ai devant moi un état où tous les détails sont indiqués pour un bon quart de la ligne. Comme le reste peut à bon droit se comparer avec ce quart, il me semble que la commission ne pouvait se tromper en multipliant par quatre le chiffre auquel elle était arrivé. Si on veut bien me le permettre, je donnerai lecture de cet état afin que le compte rendu de nos délibérations le reproduise.

M. L'ORATEUR : Je crois que cette faveur a été accordée à l'ancien ministre des Chemins de fer, et, partant, je suppose que la Chambre donnera ici son consentement.

M. MEIGHEN : L'état dont je parle porte la signature de M. Alexander Ferguson, l'ingénieur divisionnaire spécialement chargé d'étudier cette question. Il a été ingénieur divisionnaire sous l'ancien Gouvernement comme il l'est sous le présent. Sa lettre, qui est du 17 septembre 1912, dit ce qui suit :

Les chiffres du tableau ci-après sont une évaluation approximative de la dépense que l'on aurait pu éviter dans la construction de la ligne entre le pont de Québec et le 200e mille, si l'on avait toléré l'établissement de courbes de 10 degrés sans tangente entre les spirales au lieu de courbes de 6 degrés avec 300 pieds entre les spirales.

Je connais parfaitement le terrain que cette évaluation embrasse et les chiffres qui sont là ne peuvent, j'en ai la persuasion, errer de plus de 10 p. 100.