

tuelles, d'impulsion ou de vitesse sont exactement les mêmes.

J'ai toujours été et suis encore d'avis que les rampes virtuelles auraient toujours dû être employées là où c'était pratique et économique de le faire, et qu'une très forte somme d'argent aurait été économisée par leur usage, car le type de rampe adopté et la topographie générale du pays à traverser par cette ligne, produisent une combinaison en faveur de la rampe virtuelle que l'ingénieur rencontrera rarement ailleurs.

Voici l'ingénieur en chef de sa propre commission qui assure au Gouvernement que si jamais les circonstances ont favorisé l'emploi de rampes d'impulsion, le Transcontinental les offrirait. C'était là un endroit parfait où placer des rampes d'impulsion. Il dit encore :

J'ajouterai que, pour autant que je sois intéressé dans cette question, j'ai employé dans mes tracés, pendant mes services comme ingénieur de tracé, des rampes virtuelles partout où j'ai cru qu'il était pratique, économique et raisonnable de le faire.

Je vous laisse à juger de ma surprise quand l'ordre est venu d'Ottawa qu'on ne permettrait pas ces rampes et que les profils devraient être changés. On l'a fait, en conséquence, sans toutefois améliorer la ligne d'une façon quelconque.

Voici l'ingénieur en chef choisi par l'honorable député lui-même, un homme en qui mon honorable ami a encore confiance, en l'intégrité et en l'aptitude duquel il est obligé d'avoir confiance à l'heure actuelle —cet ingénieur, à rebours de son meilleur jugement et sur ordres formels venus d'Ottawa, construit ce réseau sur l'échelle d'une voie sans rampes d'impulsion, qui coûtera un prix énorme, et sans rien économiser dans les dépenses d'exploitation; et il nous laisse, avec le public, au soin de juger de sa surprise quand les ordres sont venus d'Ottawa.

Si l'on avait adopté ces rampes là où les conditions les rendaient possibles, le bas des rampes aurait pu être comblé par la compagnie d'exploitation pour la moitié du prix qu'auraient demandé les entrepreneurs.

Mais l'honorable député préfère ne pas économiser la moitié du prix. La vanité qui semble l'avoir dominé pendant son passage au département des Chemins de fer semble l'avoir amené à dépenser de l'argent aussi rapidement qu'il le pouvait, croyant qu'il devait un monument, à sir Wilfrid Laurier. Et il semble avoir agi avec l'idée que chaque chiffre ajouté au prix et chaque million empilé sur cette pyramide de folie ajouterait à la mesure de sa grandeur tout en ajoutant à l'ampleur de sa culpabilité. Il occupe son fauteuil en face de moi et il proclame qu'il

[M. Meighen.]

avait raison en contrecarrant son ingénieur en chef.

M. GRAHAM: Quand M. Grant a fait son rapport sur les rampes d'impulsion, il n'était pas ingénieur en chef.

M. MEIGHEN: Plus tard, quand il était ingénieur en chef, l'honorable membre a-t-il suivi son avis sur les rampes d'impulsion?

M. GRAHAM: Je ne crois pas que mon honorable ami puisse prouver que M. Grant ait émis, sauf dans une ou deux circonstances, un avis favorable aux rampes d'impulsion.

M. MEIGHEN: Il dit qu'il recevait ses ordres d'Ottawa. Mais l'honorable membre a-t-il suivi les avis de M. Grant quand il fut devenu ingénieur en chef? Dans deux circonstances très importantes, l'honorable député a suivi sa propre opinion au lieu de celle de son ingénieur en chef.

Il existe dans les archives la preuve que plusieurs fois antécédemment l'ingénieur a dû se courber à des instructions venant de plus haut, et la commission du chemin de fer Transcontinental et le ministre des Chemins de fer et des Canaux ne lui ont pas permis d'user de son propre jugement. Comme suite de ce système qui l'empêchait de remplir son devoir, à la suite de ces ordres émanés d'Ottawa, il a donné sa démission d'ingénieur en chef et s'est retiré du service.

M. GRAHAM: M. Grant n'a pas fait cela.

M. MEIGHEN: M. Grant recevait ses ordres d'Ottawa; il les recevait et les suivait à l'encontre de son jugement et c'est parce qu'on l'y a forcé qu'il a participé à soustraire à la caisse de ce pays une somme de \$6,200,000 dont la politique de l'honorable membre est responsable.

Non, l'honorable député de Renfrew-sud dit qu'il craint les neiges et les gelées de ce pays et pour cette raison il refuse d'autoriser les rampes d'impulsion. A-t-il jamais consulté l'ingénieur en chef sur ces neiges et ces gelées? A-t-il jamais demandé à son expert des Etats du Sud.

M. GRAHAM: Non, de Chicago; soyez exact.

M. MEIGHEN: D'Omaha.

M. GRAHAM: Non.

M. MEIGHEN: Je crois que j'ai raison de mentionner Omaha parce qu'il y a réduit