

navigables dans le transport du fret. Ils réduisent constamment leurs rampes à la proportion la plus basse possible. Bien qu'une rampe d'impulsion ne puisse pas déclasser une voie au point de la rendre impraticable, la compagnie peut naturellement remorquer des marchandises, mais elle ne peut pas remorquer la même proportion et à aussi bon marché.

Mon honorable ami (M. Meighen) dit qu'il n'a jamais entendu parler de M. Berry. Mon honorable ami est encore jeune. Il en entendra probablement parler plus tard. Il en a entendu parler dans cette discussion du moins. J'ai entendu parler de M. Berry, et je puis corroborer ce qui dit l'honorable député de Renfrewsud, qu'il est la plus grande autorité en matière de chemin de fer en Amérique. Ce qu'il ignore en fait de construction de chemin de fer, de rampes, et de classement d'un réseau pour le transport des marchandises, ne mérite pas d'être cherché par âme qui vive sur ce continent. Je me fie absolument à ce qu'il dit.

Mon honorable ami a aussi parlé des courbures et des treillis. Je puis dire ceci quant à ces derniers. Il a lu la déposition de M. Woods à l'effet que le Grand-Tronc consentait à l'emploi de treillis de bois. Quelle est la situation?

Le Grand-Tronc voulait qu'on les mit à condition que le Grand-Tronc-Pacifique fût autorisé à les remplir plus tard, et ainsi retarder l'effet du bail de quelques années, et faire perdre au pays 3 pour 100 sur le coût total de construction. Ses directeurs disaient: Nous ne prendrons par le réseau comme entreprise en exploitation si des treillis de bois sont construits, mais nous les remplirons et nous retarderons le loyer pendant ce temps. Qu'auraient dit les honorables députés de l'autre côté si cela avait été fait? Quels cris d'indignation nous aurions entendus de la part du solliciteur général?

Il aurait dit: Pourquoi n'avez-vous pas rempli votre engagement et construit une voie de premier ordre?

Pour ce qui est des courbes, c'est exactement la même position. Tous les points ont été réglés, comme je l'ai déjà dit, entre la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, par l'intermédiaire de M. Hays, représentant le bureau des directeurs anglais, les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique, les ingénieurs de la commission et les ingénieurs du gouvernement. Ils se sont mis ensuite à construire un chemin de fer de la classe qu'ils avaient convenu, et c'est un chemin de

fer de cette classe, sans détérioration, qu'il fallait construire. Pour montrer que c'était bien là l'intention, pour montrer que c'était bien là l'objet du Grand-Tronc-Pacifique, aussitôt que ce Gouvernement a tenté de rabaisser la classe du chemin de fer en y introduisant des pentes d'impulsion, il a reçu une lettre de M. Chamberlin, le président du Grand-Tronc-Pacifique, disant: Vous détériorez la ligne et nous ne l'accepterons pas. Il répudie immédiatement la proposition et il attire immédiatement l'attention du commissaire des chemins de fer, le major Leonard, ce grand constructeur de chemins de fer, sur le fait que la ligne est déclassée, que la convention est violée et il ajoute que si cela continue la compagnie ne se considérera pas obligée d'accepter la ligne. Et cette lettre existe encore comme une menace à ce Gouvernement ou à tout autre gouvernement de ne pas accepter la ligne. Quand, l'an prochain, vous aurez terminé complètement la ligne, qu'elle sera prête à la circulation des trains, que vous direz au Grand-Tronc-Pacifique: Voici la ligne achevée; il vous dira: Voici la lettre que nous vous avons écrite il y a deux ans dans laquelle nous nous sommes plaints que vous déclassiez la ligne et par l'intermédiaire de votre solliciteur général, vous avez admis devant la Chambre des communes que c'était là l'effet de vos actes, pourquoi alors serions-nous forcés d'accepter la ligne? L'honorable ministre n'a-t-il pas placé dans les mains des avocats du Grand-Tronc-Pacifique la plus forte arme qu'ils pouvaient avoir pour soutenir leur attitude. Le Gouvernement a violé son engagement avec le Grand-Tronc-Pacifique et il continue de le violer, à moins qu'il ne cesse l'emploi de rampes d'impulsion et en revienne à la situation telle qu'elle était avant le renvoi des anciens commissaires.

M. MEIGHEN: Pendant que l'honorable membre en est sur ce point, aurait-il la bonté de lire la partie du contrat qui interdit l'usage des viaducs en bois et des pentes d'impulsion?

M. GERMAN: Le tout en bloc a été approuvé.

M. MEIGHEN: Lisez la clause du contrat.

M. GRAHAM: Continuez votre argumentation, je vais la trouver.

M. GERMAN: Maintenant, le solliciteur général dit que le pays a perdu \$6,200,000 parce que l'ex-ministre des Chemins de fer