

que le représentant de Renfrew-sud ne reconnaît pas pour la raison que voici :

Car vous ne savez pas où le trafic sera le plus abondant et vous ne pouvez pas établir les rampes d'impulsion aux bons endroits.

De ce que nous ignorons quel sera le volume du trafic entre Winnipeg et la jonction du lac Supérieur, par exemple, l'honorable député conclut-il que nous ne savons pas où le trafic abondera le plus le long de la ligne, que le trafic sera d'une abondance telle que nous devons nous garder à tout prix d'établir de telles rampes? Prévoit-il que le trafic sera trop volumineux pour que l'on se permette de construire des rampes d'impulsion? Le Pacifique-Canadien n'a pas eu de crainte semblable. Cette compagnie possède aujourd'hui une double voie entre Fort-William et Winnipeg; quand elle a reconstruit sa ligne, elle était bien au fait du trafic, et, tenant compte du volume du trafic à venir, elle n'a pas hésité, j'en ai la preuve sous les yeux, à faire construire quatre-vingt-cinq longues rampes d'impulsion entre Winnipeg et Fort-William, c'est-à-dire qu'elle en a établi une pour chaque tronçon d'environ 3 ou 4 milles de longueur.

Mais mon honorable ami prévoit que le trafic sera tellement volumineux entre Winnipeg et la jonction du lac Supérieur, que l'on commettrait une erreur fatale en établissant la moindre rampe à inclinaison alternative. J'ai par devers moi une lettre qui me vient d'un ingénieur qui possède la confiance des membres de la gauche et qui a eu de l'emploi sur la ligne du Transcontinental—je ne sais si c'est le gouvernement libéral qui le lui avait donné; mais cela importe peu. Il suffit de savoir que c'est un ingénieur distingué qui, à ma propre demande, a fait l'examen des profils de la ligne du Pacifique-Canadien. Voici ce qu'il m'écrivit :

D'après les renseignements qui m'ont été donnés, la rampe normale, c'est-à-dire la rampe maxima qui existe là où il n'y a ni rampe d'impulsion ni rampe à locomotive auxiliaire, est, entre ces endroits, de 0.4 p. 100 dans la direction de l'est aussi bien que de l'ouest. Ces renseignements s'accordent avec les profils.

Dans la direction de l'est, le degré d'inclinaison des rampes d'impulsion n'est pas aussi élevé que dans la direction de l'ouest, mais dans l'une et l'autre direction, le nombre de ces rampes est à peu près le même. J'en ai compté quatre-vingt-cinq en tout, en laissant de côté un assez grand nombre de rampes à plus faible inclinaison.

La moyenne de rampe vers l'est varie de 0.5 p. 100, 0.6 p. 100, 0.7 p. 100, 0.8 p. 100, à 0.9 pour 100 et dans un cas 1 pour cent. La rampe varie aussi, pour le trafic vers l'ouest, de 0.5 p. 100 à 1.2 p. 100, plusieurs cas de plus de

1 pour 100 étant signalés. J'ai remarqué que dans quelques cas ces rampes étaient employées de telle façon que j'aurais hésité à les adopter moi-même à cause de la forte moyenne de vitesse requise.

Si nous laissons de côté les 40 milles à l'ouest de Fort-William et les 60 milles à l'est de Winnipeg, la moyenne de ces rampes, pour le reste de la distance, est d'environ 1 pour 4 milles. Dans une section de 22 milles, toutefois, j'ai trouvé treize rampes d'impulsion avec emploi plus fréquent de la plus forte moyenne de rampe, trois cas se présentant de 0.8 p. 100 vers l'est et 1, 1.15 et 1.3 p. 100 vers l'ouest.

C'est là le jugement de la compagnie du Pacifique-Canadien; elle a récemment amélioré sa voie et a cru qu'il était dans son intérêt et conforme au but pour lequel le chemin de fer avait été construit d'employer ces rampes d'impulsion, afin d'éviter les fortes dépenses qu'il lui aurait fallu faire autrement. L'honorable député (M. Graham) dit: Si vous consultez les feuilles d'horaire de la compagnie, vous trouvez que là où il y a des rampes d'impulsion d'une moyenne directrice de 0.4 p. 100 elle ne charge pas les trains à leur pleine capacité. Je crois savoir que les feuilles d'horaire n'en disent rien du tout.

M. GRAHAM: Je n'ai pas dit feuilles d'horaire, j'ai dit feuilles de pesée. Peut-être n'est-ce pas là le terme exact, mais ce bulletin dont je parle indique le chargement des trains.

M. MEIGHEN: J'ai pris la peine de consulter une personne qui a été attachée pendant de longues années au Pacifique-Canadien, et elle me dit que ce qu'affirme l'honorable député n'est pas du tout exact, et qu'on ne fait généralement aucune différence dans le chargement des trains pour les endroits où il y a des rampes d'impulsion et pour les endroits où il n'y en a pas. L'honorable député dit que les ingénieurs sont nos experts, et que si nous nous soumettons à leur conseil, c'est tout ce qu'on peut attendre de nous. Mais se sont-ils fiés à leurs ingénieurs au sujet des rampes d'impulsion? A-t-il pris conseil de l'ingénieur en chef ou suivi son opinion personnelle, à l'instigation peut-être du président du Grand-Tronc-Pacifique, dont la compagnie n'avait pas à en payer le coût? A-t-il pris le conseil de M. Gordon Grant sur ce point? M. Grant, dans une lettre du 3 décembre 1913, au ministre des Chemins de fer, qu'on a lue à cette Chambre il y a un an environ, disait—je ne lirai que la partie qui touche aux rampes d'impulsion:

Pour tant que cela intéresse le Transcontinental.

C'est-à-dire la question des rampes virtuelles ou d'impulsion—et les rampes vir-