

M. GERMAN: Je le sais; mais c'était pour les substituer aux rampes de 1 pour 100 qui sont beaucoup plus raides que les rampes d'impulsion.

M. GRAHAM: C'était pour surmonter l'obstacle.

M. GERMAN: Je suis passablement au fait de l'état de la ligne du Pacifique-Canadien à l'ouest de Winnipeg, bien que je ne le connaisse peut-être pas aussi parfaitement que le solliciteur général. Je sais qu'à l'ouest de Winnipeg le Pacifique-Canadien a entièrement reconstruit sa ligne au moins une fois sinon plus souvent. En coûte-t-il plus cher de construire immédiatement un chemin de fer de premier ordre que d'en établir un de deuxième ordre que l'on est obligé de reconstruire au bout de quelques années? Voilà toute la question en deux mots.

M. Hays, les directeurs et les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique ont pensé qu'il vaudrait mieux, pour répondre aux exigences du trafic, même aux débuts de l'exploitation, construire immédiatement un chemin de fer de premier ordre et payer l'intérêt du coût de la construction d'une telle voie ferrée que commencer par construire un ligne de deuxième ordre qui ne leur permettrait pas de faire face aux trafics sur lequel ils comptaient et qu'ils se proposaient de rechercher. Voilà pourquoi ils nous demandaient de construire une ligne de premier ordre et s'engageaient à payer l'intérêt du coût de l'entreprise. Qui pourrait en blâmer?

Hier soir, l'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro) donnait presque à entendre que le Grand-Tronc-Pacifique ne prendra jamais possession de ce chemin de fer. Certes, c'est bien ce qui arrivera si le Gouvernement ôte assez de valeur au chemin de fer pour que la compagnie ne puisse pas faire face au trafic sur lequel elle compte.

Si le réseau est maintenu au niveau auquel il a été maintenu jusqu'à l'avènement du Gouvernement actuel au pouvoir, il est certain que le Grand-Tronc-Pacifique le prendra sous ses charges.

Mon honorable ami (M. Meighen) a parlé d'une façon assez cavalière des promoteurs et des actionnaires de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Je désirerais lui dire à lui, à cette Chambre et au pays que dans la loi ratifiant la convention avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, nous trouvons que la compagnie du Grand-Tronc, l'une des plus riches institutions du Ca-

nada, prête son appui au projet; qu'elle est obligée de prendre une grande partie des actions du Grand-Tronc-Pacifique et de les garder pendant toute la durée de ce bail, soit pendant cinquante ans. Cette compagnie est tenue de garantir les bons de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, pour le coût de la construction, au-dessus et en plus des obligations garanties par le Gouvernement. En vérité, mon honorable ami cherche à insinuer que la compagnie du Grand-Tronc, composée d'hommes appartenant à la meilleure société de la Grande-Bretagne, tente de continuer les dépenses de construction de ce chemin de fer, de façon à avoir une excuse pour violer les clauses du contrat. Ceci me semble complètement et absolument absurde. Cependant MM. Gutelius et Staunton disent que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'a aucune idée d'économie, et qu'elle cherche à faire quelques misérables dollars en se chargeant des travaux de construction d'une partie de la voie. Chacun sait pourquoi le Grand-Tronc-Pacifique est entré en concurrence pour ce travail. Ses officiers ont expliqué leurs raisons d'une façon absolument claire, en temps utile. Ils ont dit: Nous entrerons aussi en lice comme concurrents, de façon à maintenir les prix de ces travaux; nous verrons ce que les travaux coûteront et nous soumissionnerons nous-mêmes, et si nous ne pouvons pas trouver les matériaux et l'outillage pour construire nous-mêmes, nous céderons nos entreprises à des sous-traitants à notre prix, et nous verrons que la ligne soit construite à un prix raisonnable et d'après des principes économiques. Voilà pourquoi la compagnie s'est lancée dans la construction. Je suppose qu'elle est aussi contente de faire les quelques piastres qu'elle peut empocher que le serait un autre entrepreneur, mais son but primitif était de maintenir bas le coût des travaux.

Mon honorable ami dit que les rampes d'impulsion ne dégradent pas la voie. Elles rendent plus difficile la remorque des trains par les locomotives, car un train lourd ne peut pas être remorqué sur une voie où il y a des rampes d'impulsion comme sur une voie à rampe normale. Le but primitif de toute compagnie de chemin de fer en Amérique est de réduire la rampe de son réseau de façon à pouvoir remorquer les trains les plus lourds possibles. Le Grand-Tronc l'a fait et le Pacifique-Canadien le fait actuellement. Tous les réseaux des Etats-Unis le font parce qu'ils y sont obligés, afin de faire concurrence aux voies