

donné en son honneur, à l'occasion de sa nomination.

M. AMES : Et avant qu'il eût pris la direction du réseau.

M. GRAHAM : C'est absurde. Il se prononça avec autorité, à titre de président de la commission du Transcontinental, et disputa la question du réseau.

M. AMES : C'était un banquet avant son entrée en charge.

M. GRAHAM : Alors il n'avait pas le droit de discuter un projet dont il ne connaissait pas le premier mot, au dire de mon honorable ami. Mais moi, j'affirme que le major Leonard parlait en parfaite connaissance de cause.

M. AMES : Mais pas aussi bien qu'aujourd'hui.

M. GRAHAM : Si l'honorable député veut critiquer la nomination du major Leonard, qu'il s'adresse au Gouvernement qu'il appuie et non pas à moi. Ce n'est pas moi qui l'ai nommé. L'évaluation du coût est antérieure au discours en question et elle se trouvait dans le bureau du major Leonard. Il avoue lui-même qu'il ignore ce que coûtera le réseau, mais quel qu'en soit le coût légitime, ce sera une richesse pour le pays et non pas un fardeau. Je vais citer une autre autorité, n'en déplaise aux ministériels qui n'aiment pas qu'on cite leur propres autorités à leur détriment. Le ministre suppléant des Chemins de fer en conviendra, M. MacPherson fait réellement autorité. Le niera-t-on? Certes, non. Il est devenu l'adjoint du major Leonard, et il occupe encore ce poste. Le 28 juin 1909, M. MacPherson se prononça en homme pratique sur l'emploi des rampes facile et des courbes à faible rayon. Il lut un travail devant l'association britannique pour le progrès de la science. Entre autres choses, il dit :

Le parcours du réseau du Transcontinental sera de 1,351 milles..

C'est-à-dire, de Winnipeg à Québec.

...et comme le maximum de la rampe pour les convois à destination de l'est est de 21.12 pieds par mille, avec compensation pour courbes, la plus puissante locomotive qu'on construise de nos jours, la "malet articulated compound" dont il figure une excellente description dans la "Railway Age Gazette" du 30 avril 1909, peut remorquer sur cette rampe, derrière le tender une charge brute de 4,290 tonnes.

Supposant que la tare soit de 33½ p. 100 par tonne brute, la charge nette, rémunératrice, serait de 2,860 tonnes, égalant 95,333 boisseaux de blé, par convoi. Supposant que les bénéfices de ce train soient de \$4.40 par mille de convoi, soit précisément le double des bénéfices

réalisés par le Pacifique-Canadien par mille de convois de marchandises en 1908, on constata que le coût par boisseau pour le parcours des 1,351 milles entre Winnipeg et Québec est de \$4.25 cents. Le prix le moins élevé qui, à la connaissance de l'auteur de ces lignes, ait été en vogue, de Fort-William à Montréal, par voie des lacs, des canaux et du fleuve Saint-Laurent, sur un parcours de 1,216 milles, a été de 4 cents par boisseau en 1908. Ces 4 cents par boisseau pour 1,216 milles seraient l'équivalent de 4 cents 44 pour 1,350 milles, de sorte que, à \$4.40 par mille de convoi, les locomotives ci-haut mentionnées pourraient remorquer le grain sur le Transcontinental à destination de l'est, de Winnipeg à Québec, à 0.19 cents par boisseau à meilleur marché que la route fluviale la plus économique ne pourrait le transporter sur la même distance et à 10.86 par boisseau meilleur marché que ne le saurait faire la route actuelle par rail et par eau à la fois entre les deux points en question.

Cela s'entend avec des pentes douces.

M. AMES : Et la redevance?

M. GRAHAM : Nous y viendrons dans l'instant. Je m'explique la nervosité de l'honorable député (M. Ames). J'ai une citation à emprunter à un discours de l'honorable député. Dans une interview qu'il a donnée à la "Gazette" de Montréal, il déclare qu'après avoir parcouru ce réseau il constate qu'il est terminé en conformité du type et que c'est un excellent réseau. Il signale les bénéfices qui en doivent découler pour l'est du Canada, par suite du type moderne adopté pour ce réseau.

Un DEPUTE : Il ne parlerait pas ainsi maintenant.

M. GRAHAM : Oui, c'est encore son avis. Mais permettez que je donne aussi une preuve relative aux avantages des pentes—et un peu plus tard je citerai une autorité pour montrer que les pentes de vitesse ont, sous notre climat, une influence sur les bonnes conditions de la voie. M. MacPherson n'a jamais fait mention des pentes de vitesse, mais a parlé de quatre dixièmes et de six sixièmes sans dire un mot des pentes virtuelles comme on les appelle maintenant quand la ligne est sabotée.

Je lirai maintenant quelques notes recueillies avec soin par moi-même et en partie avec le secours de quelqu'un. Ce sont des notes qui ont trait à cette question importante. Je les donne à la Chambre comme étant mes notes personnelles et je défie la contradiction d'aucune des affirmations que je fais.

En prenant en considération toute question qui a trait au tracé ou à l'exploitation d'une section quelconque du chemin de fer Transcontinental national, il est nécessaire d'avoir présent à l'esprit la grandeur du projet, le genre du trafic, ses rapports avec les autres

[M. Graham.]