

sont loin de professer le même avis sur la question de savoir si l'on doit établir des montées par élan ou bien des rampes de 0.4 pour 100 et de 0.6 pour 100, tel qu'il est prévu. Pourquoi a-t-on fait cela? Pourquoi a-t-on prévu des rampes de 0.4 pour 100, dans le sens de l'est, et des rampes de 0.6 pour 100 dans le sens de l'ouest et pourquoi les commissaires s'en sont-ils tenus si étroitement à cette règle? Avaient-ils raison ou tort d'en agir ainsi? Le fait simple, c'est que les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique, ceux de la commission des chemins de fer et ceux du Gouvernement se sont réunis pour arrêter les plans et devis de la construction de ce chemin de fer et qu'ils ont suivi les données exposées par M. Hays et les directeurs de cette compagnie de chemin de fer. Le bureau des directeurs anglais, représentés par M. Hays, au Canada, a dit: Nous voulons un chemin de fer construit de Winnipeg à Moncton, pourvu de rampes de 0.4 pour 100, dans le sens de l'est, et de 0.6 p. 100, dans le sens de l'ouest; voilà la ligne que nous exploiterons et dont nous acquitterons le loyer.

Voilà le genre de voie que l'on avait projeté de construire, la voie dont la construction était commencée et se poursuivait au moment où le Gouvernement actuel intervint pour gâcher l'entreprise. C'est à cela que ce résume toute la question. La Grand-Tronc-Pacifique a commencé et poursuit la construction d'une voie du même type à l'ouest de Winnipeg. Cette compagnie tenait à l'établissement entre l'Atlantique et le Pacifique d'une voie ferrée pourvue de rampes semblables, et elle connaît assez le territoire que cette ligne est destinée à desservir pour savoir que l'on pouvait aisément construire de ces rampes sans avoir à déboursier des sommes folles. C'est une sottise d'alléguer que tel ingénieur est en faveur de la rampe d'impulsion tandis que tel autre est d'un avis contraire.

Peu n'importe que ces rampes soient avantageuses ou non; l'essentiel est de s'en tenir au courant relatif à la construction du Transcontinental. Tel était le programme de l'ancien Gouvernement. Ce programme, le peuple l'approuvait sans réserve en 1904; en 1908, il l'approuvait encore de façon non équivoque, bien que l'on eût alors ressassé à en donner des nausées à la Chambre tous les arguments que le solliciteur général a encore invoqués ce soir contre ce chemin de fer de premier ordre. Ce programme, le peuple l'approuve encore.

M. MEIGHEN: L'honorable député se trompe; c'est avant l'élection de 1911 que l'on a invoqué ces arguments-là.

M. GERMAN: Il ne fut pas question de cette entreprise à l'élection de 1911; l'attention se portait sur autre chose. Ces rampes d'impulsion ou de vitesse n'ont aucune importance du moment que l'on admet que les rampes prescrites par les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique et par la commission du Transcontinental sont celles qui devaient être établies, que ce sont celles qui sont le plus propres à doter le pays du meilleur chemin de fer du Canada, que dis-je, de toute l'Amérique. La construction d'une ligne de ce type permettrait de mettre en circulation les trains les plus considérables qu'on pût voir en Amérique.

En traitant la question des rampes, le solliciteur général a dit qu'il est impossible de remorquer quatre-vingt-dix-neuf wagons en un seul train. Il s'est trompé. A l'heure actuelle il existe au Canada un chemin de fer sur lequel on remorque non pas quatre-vingt-dix-neuf wagons, mais cent et même davantage.

M. NESBITT: Cent vingt.

M. GERMAN: Oui, cent vingt; et ce chemin de fer, c'est le Michigan-Central.

M. MEIGHEN: Des wagons chargés?

M. GERMAN: Chargés; je les ai comptés plus d'une fois.

M. MEIGHEN: Comment pouvez-vous savoir qu'ils étaient chargés?

M. GERMAN: Quand ils sont scellés il y a lieu de croire qu'ils sont chargés. Pour aller de Chicago à New-York, ces trains passent par la ville de Welland où j'habite. Les rampes de la division sud-canadienne du Michigan-Central sont précisément semblables à celles que l'on établira sur la ligne du Transcontinental national.

Mon honorable ami dit que les rampes du Pacifique-Canadien sont à inclinaison alternative; je n'en doute pas. Je crois que lorsqu'elles construisent des lignes nouvelles, toutes les compagnies de chemins de fer, règle générale, établissent un certain nombre de ces rampes dans le but de réduire les frais de construction. Ces rampes, on les modifie avec le temps, alors que les circonstances le permettent.

M. MEIGHEN: Celles dont j'ai parlé ont été établies récemment, quand on a reconstruit la ligne.