

point de départ. Cette question est d'une importance capitale et s'élève au-dessus de toutes les considérations de parti, et les opinions sont partagées; plusieurs des ingénieurs les plus éminents de l'Amérique prétendent que ces rampes ne donnent pas une aussi bonne voie que des rampes réelles de quatre dixièmes et de six dixièmes. Pour dire le moins, il existe des doutes sur la valeur de ces rampes de vitesse et c'est pourquoi je maintiens qu'il est du devoir des représentants d'Halifax, de Québec et de Saint-Jean de faire cesser ces doutes et de faire remplacer les rampes de vitesse par des rampes réelles de quatre dixièmes et de six dixièmes.

M. PELLETIER: L'honorable député a-t-il donné le nom de l'ingénieur qui lui a fourni les chiffres qu'il vient de citer?

M. GRAHAM: L'an dernier, j'ai soumis les profils à M. M. J. Butler et il s'est fait aider dans ce travail. Je ne lui ai pas dit l'usage que j'entendais faire de ce relevé; je lui ai demandé simplement de calculer les rampes et de me communiquer les résultats. Les profils ont aussi été soumis à M. J. B. Berry, un des ingénieurs les plus renommés du continent, et j'ai fait connaître hier à la Chambre son opinion sur la question. C'est moi qui lui ai soumis les profils et qui ai sollicité son opinion. C'est une opinion absolument désintéressée, dont personne ne voudra contester l'autorité.

J'ai dit, il y a un instant, que feu M. Hays et M. Chamberlin, au cours d'un entretien que j'ai eu avec eux il y a quelques années, déclarèrent formellement que la seule manière de faire bénéficier St-Jean et Halifax du Grand-Tronc-Pacifique, comme c'était notre intention, était de construire une ligne, non pas égale, mais supérieure aux meilleurs chemins de fer américains; la supériorité de la voie canadienne devait compenser la différence de la distance entre les ports canadiens et les ports américains. A titre de ministre des Chemins de fer, j'ai insisté pour que le plus haut type fût maintenu, partout où la chose était possible, pour être certain que la ligne rendrait les services que nous en attendions. S'il existe des doutes sur la question de savoir si les rampes de vitesse peuvent diminuer la valeur du Transcontinental, les ministres qui représentent dans le Gouvernement les grands ports de Saint-Jean et d'Halifax ne devraient-ils pas faire disparaître ces doutes? Ne doivent-ils pas

[M. Graham.]

cela à eux-mêmes et aux villes qu'ils représentent? Québec, Halifax et Saint-Jean sont les trois grands ports du pays où se concentre tout notre commerce d'importation et d'exportation par la voie de l'Atlantique. Le Gouvernement a raison de dépenser des millions à Québec, à Halifax et à Saint-Jean, pour l'outillage et l'amélioration de ces ports, mais si ces villes ne doivent retirer aucun avantage du Transcontinental national, tout cet argent est dépensé pour l'avantage des autres réseaux et non pour celui de l'Etat. Après avoir dépensé des millions et des millions de dollars, pourquoi courir un risque—pour dire le moins—pour réaliser une économie relativement minime, et que M. Berry estime inférieure au chiffre mentionné par la commission? J'insiste fortement sur ce point, car j'ai des opinions bien arrêtées sur la question; je l'ai discutée à fonds avec feu M. Hays et M. Chamberlin, il y a plusieurs années, et nous sommes arrivés à la conclusion que nos grands ports canadiens ne retireraient aucun avantage de cette entreprise nationale si cette voie ferrée n'était pas de tout premier ordre. J'invite le premier ministre qui représente Halifax, le ministre de la Marine qui représente Saint-Jean et le ministre des Postes qui représente Québec, à bien étudier la question et à ne pas s'en rapporter aux ingénieurs qui prétendent que ce mode de construction est aussi bon qu'un autre, ni même aux ingénieurs qui prétendent que ce mode de construction ne vaut rien. Leur devoir est de faire disparaître les doutes et d'écarter toutes les chances d'erreurs. S'il arrive plus tard que les ports de mer canadiens ne prennent pas toute l'importance désirable, la faute n'en sera pas au mode de construction du Grand-Tronc-Pacifique.

S'il s'agissait d'une simple question de parti politique, je n'abuserais pas ainsi du temps de la Chambre, mais j'ai la conviction que c'est une question d'importance vitale pour le Canada, une question qui ne doit pas être exploitée pour l'avantage d'une province ou d'un parti et au détriment d'une autre province ou d'un autre parti. Nous voulons que le trafic du Canada aille aux ports canadiens et c'est pour cela que le Transcontinental national a été construit. Si, après avoir été mis au courant de la situation, les hommes au pouvoir laissent subsister les doutes qui se sont manifestés et s'il arrive plus tard que les résultats que nous attendions de cette entreprise ne soient pas à la hauteur de nos espérances, il y aura au moins un