

des ingénieurs d'Amérique, mais le rapport de cette association, d'après ce qu'il en a cité, montre qu'il est dans le tort, et qu'il y avait un grand nombre de circonstances justifiant, dans les intérêts de la ligne, l'adoption des rampes d'impulsion.

M. GRAHAM: J'ai toujours admis qu'il y a des circonstances dans lesquelles les rampes d'impulsion sont pratiques. Je n'ai jamais prétendu autre chose, mais elles ne sont pas pratiques dans un pays froid.

M. MEIGHEN: Pas dans un pays froid?

M. GRAHAM: J'ai dit un pays où il y a de la neige et de la gelée.

M. MEIGHEN: L'opinion de l'honorable député est que les rampes d'impulsion sont très bien dans des circonstances parfaites, mais qu'elles ne font pas dans un pays où il y a de la gelée et de la neige.

M. GRAHAM: Pour des lignes nouvelles.

M. MEIGHEN: Voici l'opinion de l'un des ingénieurs cités par mon honorable ami—et je ne crains pas de dire que c'était plus en sa faveur que tout ce qu'il pouvait trouver dans le rapport:

La coutume des chemins de fer modernes a établi d'une façon substantielle le fait que les rampes d'impulsion ont leur raison d'être et sont souvent d'une grande valeur, mais il y a des objections précises et bien connues à leur emploi sans discrétion.

Qui ne le savait pas?

Et il y a des doutes sérieux qu'on doive les adopter à la légère dans le cours ordinaire, où les conditions du sol le permettent, surtout dans les lignes nouvelles.

M. GRAHAM: Parfaitement.

M. MEIGHEN: MM. Gutelius et Staunton disent-ils une seule fois dans leur rapport que l'on devrait établir des rampes par élan au hasard, ou partout où l'on peut le faire? Ce qu'ils disent là-dessus est en tous points conforme à l'avis énoncé dans le rapport de l'association américaine dont mon honorable ami a cité des extraits. Or, l'avis de cette association est comme suit:

La pratique dans les chemins de fer modernes a établi assez bien le fait que les rampes d'impulsion trouvent leur emploi et sont souvent d'une grande valeur.

Mais on s'est mis à construire le Transcontinental en se fondant sur la présomption que la pratique démontre, de nos jours, que les montées par élan sont complètement dépourvues d'avantages.

L'honorable député a cru devoir invoquer le témoignage d'un ingénieur des états du Sud, d'un M. Berry, qui, à ce qu'il paraît, jouit d'une réputation internationale, mais dont je n'avais encore jamais entendu pro-

noncer le nom; et cependant je sais un bien grand nombre d'ingénieurs américains qui se sont conquis du jour au lendemain un renom international. Je considérerai néanmoins le témoignage de M. Berry comme celui d'un ingénieur de haute réputation. Dans toutes les citations qu'il a faites, l'honorable député ne saurait indiquer une seule ligne où M. Berry déclare que l'on n'aurait pas dû établir de montées par élan sur la ligne du Transcontinental.

C'est à la demande de mon honorable ami que M. Berry a donné son avis sur la question. Je ne sais si M. Berry a jamais lu les dépositions. Je n'ai pas vu la lettre que l'honorable député lui a écrite. Il n'a pas dû lire les dépositions, car il n'y fait aucune allusion. Mais cet ingénieur de l'Amérique du Sud...

M. GRAHAM: Pas de l'Amérique du Sud.

M. MEIGHEN: Des états du Sud—dit bien qu'il faut se garder des montées par élan en certains cas; il démontre de façon évidente que l'on doit toujours établir l'équilibre entre les avantages et les inconvénients possibles de ces rampes. A son avis, il vaut la peine d'établir des montées par élan là où on peut le faire sans trop de frais. Aussi reconnaît-il que les ingénieurs ne savent pas au juste si ces rampes sont préférables à d'autres, d'où l'honorable député (M. Graham) conclut que nous sommes prêts à faire tous les sacrifices pour dissiper le doute. A-t-on jamais entendu raisonner de la sorte?

M. Berry affirme—et l'ex-ministre des Chemins de fer le répète après lui—que l'on n'oserait jamais établir de montée par élan dans un pays froid où il y a de la neige et de la gelée. Voyons comment il s'y prend pour prouver son dire. M. Berry fait observer dans sa lettre que la montée par élan peut, en certains cas, entraver l'exploitation. Parlant de la montée dont il est question dans le rapport et qui n'y est mentionnée qu'à titre d'exemple, il dit que le train complet de wagons vides que l'on mettrait en marche au haut de cette montée ne pourrait pas se rendre de l'autre côté. C'est là sa première objection. Qui est-ce qui a jamais songé à établir une montée par élan en un endroit où la mise en marche des trains aurait lieu à la tête de la rampe? Si une rampe semblable se trouvait dans le seul endroit où le simple bon sens permet de l'établir, le train complet de wagons vides n'aurait-il pas une vitesse de 10 ou 20 milles au moment où il atteindrait le pied de la rampe, et ne