

puté de Saint-Antoine (M. Ames) lui demandait: Que dites-vous de l'obligation où se trouve la compagnie de payer l'intérêt sur ce capital-actions énorme, tenant compte de son pouvoir d'abaisser les prix de transport? Et la réponse de l'honorable député fut: Je le dirai plus tard à mon honorable ami, ce qu'il n'a pas fait, jusqu'à présent. Il n'a jamais tenu compte, en calculant le coût du Transcontinental, de l'intérêt sur le capital-actions dont il faut s'occuper pour connaître les tarifs que ce chemin de fer peut établir pour ces clients.

M. GRAHAM: Je ne veux pas interrompre sans raison l'honorable ministre, mais je lui demande de lire, à la page 2107 du *hansard* ce qui se rapporte à ce point. Je sais que l'honorable député était absent de la Chambre, hier soir, et je suis certain qu'il n'a pas lu ceci, car, s'il en était autrement, il ne ferait pas l'assertion qu'il risque. J'ai donné l'état du coût d'exploitation de cette ligne, en tenant compte du trafic probable, tel que l'a mentionné M. Tye, devant la commission. Mon honorable ami constatera que j'ai inscrit le coût de l'exploitation comme étant une des obligations au chiffre même calculé par la commission comme loyer:

Frais d'intérêt, par jour, suivant le rapport des commissaires, \$14,800.

J'ai donc répondu à l'honorable député de Saint-Antoine, tel que je l'ai promis.

M. MEIGHEN: L'honorable député veut-il laisser entendre, un seul instant, que dans son coût de l'exploitation il a inclut le montant des frais d'exploitation?

M. GRAHAM: L'honorable ministre a dit que je n'avais pas mentionné cela. S'il veut bien suivre ce que je dis il verra qu'une solde suffisante a été laissée pour payer toutes les autres dépenses.

M. MEIGHEN: Très bien, mais ce que j'ai dit, c'est que l'honorable député n'a pas inclut le coût du loyer afin d'établir le coût du trafic, et quand il inclut le loyer il n'inclut pas l'intérêt. L'honorable député admet cela.

M. GRAHAM: Je ne l'admets pas.

M. MEIGHEN: Alors, je ne comprends pas ce qu'il dit. L'honorable membre a parlé longuement des rampes et il s'est efforcé de nous prouver qu'il était absolument convaincu que la Chambre avait parfaitement raison, ainsi que les commissaires du Transcontinental, d'éliminer de la ligne ce qu'on appelle les rampes d'impul-

sion, et que le rapport Gutelius-Staunton est complètement dans l'erreur quand il dit que \$6,200,000 ont été gaspillés dans cet effort de se dispenser entièrement des rampes d'impulsion. L'honorable membre a cité plusieurs lettres pour nous prouver que moins il y a de rampes sur une ligne de chemin de fer plus on peut économiser dans son exploitation. Personne ne conteste cette proposition générale. Mais encore faut-il tenir compte du coût de la construction de même que l'intérêt sur ce coût si vous voulez être juste dans vos calculs. C'est ce que l'honorable député n'a pas fait; c'est ce qu'on a défendu de faire aux ingénieurs du Transcontinental. C'est pourquoi le coût de la construction renverse absolument le but proposé dans la construction de la ligne. Nos honorables collègues d'en face voudraient nous convaincre que des rampes d'impulsion sont des choses effrayantes. A entendre l'honorable membre en donner une description on pourrait croire qu'un train passant sur une ligne avec rampes d'impulsion serait secoué comme un automobile sur une mauvaise route, et que les rampes d'impulsion sont un danger non seulement pour les voyageurs, mais aussi pour les terrains sur lesquels passe la voie.

Sir WILFRID LAURIER: Parfaitement.

M. MEIGHEN: Il est bon que nous comprenions bien ce que c'est qu'une rampe d'impulsion. On me dit que le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) comprend la question comme je la comprends. Laissez-moi démontrer à l'honorable député toute la vérité qu'il y a au fond de son opinion. Les rampes d'impulsion qui ont été autorisées sur le Transcontinental, dans un but d'économie, ont une profondeur de 8 pieds, mais les rampes d'impulsion sur le Pacifique-Canadien entre ici et Carleton-Place ont une profondeur maxima de 30 pieds. L'honorable membre a voyagé plusieurs fois sur le Pacifique-Canadien et je ne crois pas que son anatomie ait souffert de secousses trop violentes.

Maintenant, voyons ce que sont ces rampes d'impulsion.

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable ministre voudra-t-il dire à la Chambre où se trouvent les rampes d'impulsion sur le Transcontinental? Je n'ai pas encore pu obtenir cette information.

M. MEIGHEN: J'en ai une liste ici, mais je ne crois pas que le très honorable membre serait édifié si je lisais à la Chambre ce tableau de plus de mille chiffres. Je serai heureux de lui en faire parvenir la liste.