

D. Avez-vous déjà entendu dire que quel'un ait classifié des matériaux mixtes comme étant du roc solide?—R. Non, monsieur.

Et c'est ainsi tout le long du rapport. Jamais les sous-ingénieurs n'auraient, sauf quelques exceptions, consenti à classifier ces matériaux comme du roc solide, si on les avait laissés agir selon leur propre jugement.

Je désire maintenant discuter brièvement la question des viaducs de bois. Mon honorable ami de Renfrew-sud semble aujourd'hui professer l'opinion qu'il n'est pas de bonne politique d'établir des viaducs de bois de première classe, lorsqu'on construit une voie ferrée.

Tout ce que je puis dire à ce sujet, c'est que la meilleure manière de procéder en cette matière, c'est de suivre l'exemple que nous donnent les experts. L'honorable député de Renfrew-Sud nous a déclaré que, M. Kelliher, l'ingénieur du Grand-Tronc-Pacifique, est un expert dont on ne peut mettre en doute ni l'expérience ni l'intelligence en fait de construction de chemins de fer. Ce monsieur est l'ingénieur du Grand-Tronc-Pacifique, et en cette qualité, il est supposé diriger la construction de la section occidentale de ce chemin de fer. Nous pouvons également supposer que le Grand-Tronc-Pacifique, qui aura la propriété de cette voie ferrée, désire qu'elle soit construite de la manière la plus économique possible, afin que la compagnie soit en état de transporter les marchandises aux plus bas prix. Or, que se passe-t-il sur la section occidentale du Grand-Tronc-Pacifique? Est-ce que l'on a construit tout de suite là-bas des ponts en fer et en béton, au lieu de viaducs en bois? Non; ce n'est pas la politique que l'on y a suivie. J'ai ici une lettre de M. C. Schreiber à ce sujet, et en passant, je peux bien constater que l'honorable député de Renfrew-sud ne mettra certainement pas en doute l'exactitude des déclarations de M. Schreiber, après l'avoir proclamé lui-même l'un des ingénieurs les mieux qualifiés que nous ayons en Canada, en fait de construction de chemins de fer. Si c'est une politique saine et économique que nous avons suivie sur la section orientale du Transcontinental, c'est-à-dire de bâtir tout de suite des ponts d'acier fort coûteux, au lieu de commencer, comme c'est la coutume, par l'établissement de viaducs que l'on remplit plus tard à fur et à mesure, lorsque les convois circulent, ne se trouvera-t-il pas un homme qui puisse m'expliquer la raison pour laquelle on n'a

[M. Middlebro.]

pas fait la même chose sur la section de l'ouest?

Nous constatons au contraire que, sur la section de l'ouest, le Grand-Tronc-Pacifique, qui construit cette partie du Transcontinental pour lui-même, et de la manière la plus économique qu'il soit possible de le faire, a construit sur la section de la prairie 11 ponts d'acier, 197 ponts en bois et 1,687 ponceaux en bois. Sur la section des montagnes, le Grand-Tronc-Pacifique a construit 57 ponts d'acier, 200 ponts et viaducs en bois et 1,388 ponceaux en bois. A mon sens, c'est là une preuve concluante que la meilleure manière de construire économiquement un chemin de fer dont on attend d'excellents résultats, c'est de suivre l'exemple de ceux qui savent ce dont ils parlent, je veux dire: les autorités du Grand-Tronc-Pacifique, du Grand-Tronc et les ingénieurs qui sont au service de ces grandes compagnies. On n'a évidemment pas suivi la bonne méthode sur la section est, dans le but apparent d'augmenter le coût de la construction, en bâtissant de suite les ponts de fer permanents, avec le résultat que tout en augmentant le coût des travaux, on les a en même temps retardés.

Maintenant, je désire ajouter quelques mots au sujet des ateliers de Transcona. Loin de moi l'idée de prétendre que j'ai étudié la question au point de vue de la loi, mais ce qui me frappe en tout cela, c'est que l'on aurait certainement mentionné quelque part une entreprise dont le coût est estimé à \$4,500,000, si l'on avait eu l'intention de la faire exécuter par le Gouvernement. En second lieu, si c'était l'intention, dès le début de l'entreprise, de faire bâtir ces ateliers par le Gouvernement, pour être affectés au seul usage de la section est du Transcontinental, ne serait-ce pas raisonnable de supposer qu'on aurait construit des usines juste assez considérables pour que l'on puisse y réparer le matériel roulant de la division est?

Mais quelle est la situation? Nous nous trouvons en face d'ateliers, qui coûteront \$4,500,000; ils sont situés au terminus du chemin de fer du gouvernement, mais au centre même du réseau du Transcontinental, entre la côte du Pacifique et Moncton.

Ça m'a tout l'air comme si le Grand-Tronc-Pacifique avait l'intention de se servir de ces ateliers également pour son matériel roulant de la section ouest, soit 1,800 milles de voie ferrée. En d'autres termes, nous sommes en frais de construire des ateliers si vastes, que l'on a évidemment l'intention de les faire servir non seule-