

avaient la haute main sur tous les moyens de transport le long du trac. Ces entreprises étaient adjugées et les travaux en marche. Les entrepreneurs étaient en mesure de transporter les matériaux à meilleur compte que tout autre, et ils détenaient une sorte de monopole. Mais les conditions s'étant modifiées quelque peu, les commissaires du Transcontinental se dirent: Les frais ne sont plus aujourd'hui aussi élevés pour transporter les matériaux pour votre remise à locomotives qu'ils l'étaient au moment où vous deviez transporter les matériaux pour l'établissement de la voie, car vous avez maintenant une voie ferrée pour la circulation des trains; il y a lieu dès lors de réduire vos prix. L'ingénieur de la commission du Transcontinental, l'ingénieur du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et l'ingénieur des entrepreneurs se consultèrent et conclurent un arrangement, comme le voulait le simple bon sens, aux termes duquel les entrepreneurs devaient construire les remises à locomotives, et de fait les construisirent à des prix réglementaires moins élevés que ceux figurant au marché conclu par les entrepreneurs de la ligne. C'était une simple question pratique; c'était ce qu'aurait fait tout homme d'affaires occupant un siège en cette enceinte. La construction de ces remises à locomotives au complet aurait dû être louée, et non pas critiquée. A la suite de mes explications, le peuple canadien à son tour approuvera l'idée.

Qu'on me permette de dire un mot de ce qu'on appelle le viaduc du Cap-Rouge, au sujet duquel la commission a donné à entendre que la dépense avait été exorbitante. Les plans primitifs demandaient l'établissement des fondations des piles en caissons ouverts.

Je ne tenterai pas d'en donner la description, mais on sait que les travaux en caissons ouverts les fondations sont construites au moyen de pilotis. Lorsque l'entrepreneur en vint à cette partie de sa tâche, il dit: Non, je renonce à cette partie de mon entreprise, car cela ne donnera pas un ouvrage résistant. Les ingénieurs furent convoqués pour débattre la question. Ce n'est pas un travail ordinaire que la construction de ces caissons; il faut des experts pour s'en occuper, comme le constateront nos honorables collègues en se reportant à l'histoire de la construction du pont de Québec, pour laquelle on dut se procurer des ingénieurs spécialement habitués à ce genre de travaux. En conséquence, on résolut de ne pas établir d'ouvrages en caissons ouverts reposant sur pilotis dans la vase, en un endroit où la marée s'élevait

à 15 ou 16 pieds de hauteur, aurait emporté les matériaux; et on décida d'établir à la place des caissons fermés à compartiments étanches et reposant sur une fondation solide. Je dis que cela s'imposait; je le ferais encore si c'était à recommencer, et au lieu d'assises peu résistantes, je préconiserais une construction solide dont notre population serait fière, et sur laquelle le Grand-Tronc-Pacifique pourrait sans crainte faire circuler ses trains.

J'en viens maintenant à la Tuque. On s'est plaint de ce que la commission ne s'était pas contentée à cet endroit de rampes exigeant l'emploi d'une locomotive de renfort. J'ai discuté la question avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et avec M. Hays.

Je ne cherche point à me dérober, et je déclare que, dans aucun pays, jamais personne ne s'est montré plus consciencieux et plus honnête que je ne l'ai été dans cette affaire du Grand-Tronc-Pacifique. Je veux bien que ma conduite soit relatée dans l'histoire de ce pays côte à côte avec celle des hommes qui ont fait ce rapport. On dit qu'à la Tuque il devrait y avoir une montée à locomotive auxiliaire. C'est là une question à décider par les ingénieurs. On estime le coût d'une semblable montée à beaucoup moins que celui d'une rampe de quatre dixièmes.

On m'a questionné là-dessus; on a questionné M. Hays, comme aussi M. Butler, et, après consultation, nous avons décidé de nous en tenir, chaque fois que ce serait possible, à la déclaration que nous avions faite au pays d'établir, pour le trafic à destination de l'est, des rampes de quatre dixièmes, quand même il devrait nous en coûter un peu plus cher, et nous avons tenu parole.

Qui nous reprochera cette règle de conduite? Devions-nous tromper le peuple et lui donner des montées à locomotive auxiliaire selon nos convenances? Pour moi, je dis non. Je voudrais que le directeur général des Postes fût à son siège, car ce rapport l'a attrappé. Que l'on me permette de dire où et comment. Une des raisons pour lesquelles cette commission veut que l'on use à la Tuque d'une montée à locomotive auxiliaire, c'est qu'il en existe une à l'extrémité nord du pont de Québec, à 126 milles de là seulement. Pour faire voir la fausseté, l'absurdité et la tromperie d'une pareille assertion, je dois dire qu'à la Tuque il est possible de réduire la rampe en supprimant l'obstacle, pendant qu'à Québec cela ne se peut pas. Il a fallu à Québec élever le pont de 150 pieds au-dessus de l'eau. Comme il était impossible d'abaisser