

til envers l'opposition; car, ces messieurs ont eu des expériences si pénibles dans le passé avec les commissaires libéraux, que le Gouvernement a fait preuve d'indulgence à leur égard, en se procurant les services d'un tory, en cette circonstance.

L'honorable député qui est le plus concerné dans cette enquête, l'ex-ministre des Chemins de fer, s'est surtout appliqué à comparer la valeur relative d'une voie remblayée et d'une voie sur ponts de chevalets, la valeur relative des viaducs en bois et des ponts en acier.

Je suis certain que l'honorable député n'a jamais eu l'intention de commettre une injustice à l'endroit des commissaires à ce propos, mais, selon moi, tous ceux qui ont entendu ses remarques, sans avoir fait quelques études préliminaires, seraient portés à en conclure que les commissaires ont admis la théorie: qu'une voie posée sur ponts de chevalets est meilleure qu'une voie remblayée et qu'un viaduc en bois est plus durable qu'un pont en acier. Mais vous pouvez fouiller tout le rapport, de la première à la dernière page, et vous ne trouverez certainement pas aucune déclaration de cette nature.

Il n'y a aucun doute qu'une route remblayée est meilleure qu'une route sur ponts de chevalets, et qu'un pont en acier est plus durable qu'un viaduc en bois; mais toute la question, selon les commissaires, selon les dépositions qui leur ont été soumises et selon toute personne qui possède quelque intelligence et qui a quelque peu étudié ce sujet, se résume à ceci: on peut économiser des sommes considérables en construisant d'abord les ponts de chevalets et, plus tard, lorsqu'on s'est bien rendu compte des difficultés de construction que rencontrent les ingénieurs et que l'on a un peu de trafic, lorsqu'on a à sa disposition des convois qui ne sont pas employés, lorsqu'on connaît bien la région que traverse la voie ferrée, on peut remplacer ces viaducs temporaires par des ponts permanents. L'honorable député (M. Graham) s'enorgueillit du fait que ce chemin de fer a été construit au moyen de remblais au lieu de ponts de chevalets. Si quelqu'un a raison d'être fier de cette entreprise, ce n'est certainement pas l'administration libérale, car elle n'en est pas responsable. Pour établir cette affirmation, nous n'avons qu'à nous rappeler les déclarations de l'honorable M. Fielding, en pleine Chambre des communes, lors de la présentation du projet du Grand-Tronc-Pacifique. Il est évident que le Gouvernement libéral avait alors l'intention de construire cette voie

ferrée, non pas de la façon dont l'ex-ministre des Chemins de fer se montre si orgueilleux, mais d'accord avec la méthode que recommandent MM. Gutelius et Staunton, dans leur rapport. Voici le texte des remarques de M. Fielding à la page 8574 des Débats de l'année 1903:

On sait que dans la construction d'un chemin de fer, le grand désir que l'on a de le voir en exploitation le plus tôt possible oblige à faire certains travaux que l'on peut considérer pour ainsi dire comme provisoires. Ici la voie est établie sur des chevalets auxquels, cinq ou six années plus tard, on substitue une plate-forme permanente; là, on construit un petit pont en bois qui, dès qu'il commence à faiblir, cède la place à un pont en acier, et ainsi de suite la ligne n'est pas terminée à l'époque où elle semble l'être, ce n'est qu'avec le temps que le parachèvement s'en opère.

Et plus loin, il dit encore:

Nous lui fournirons une ligne complète que peut l'être une ligne nouvellement construite, mais si, avec le temps, le gouvernement, qui se trouve dans la situation d'un propriétaire dont j'ai parlé tout à l'heure, désire faire certaines améliorations sur la ligne, s'il voulait, pour donner plus de durabilité à cette ligne remplacer un pont en bois par un pont en acier, substituer une plate-forme solide aux chevalets, ou exécuter un des nombreux ouvrages que comprennent bien mieux que moi les honorables députés de la gauche qui sont versés dans les questions de chemins de fer, il aurait plein droit de faire ces améliorations.

Il est donc évident que si ce chemin de fer est bien mieux construit que les autres voies ferrées canadiennes, il n'en a pas dépendu de M. Fielding; car nous savons quelles conceptions il se faisait de l'entreprise, au moment où il présenta le projet au Parlement. Mais il y a plus: les ingénieurs, qui furent nommés par la commission, pour diriger les travaux, n'ont jamais essayé d'atteindre ce but, car les premières soumissions ne spécifiaient nullement que la voie devait avoir une plate-forme de cette nature-là. Lorsqu'on invita les entrepreneurs à soumissionner, au début de l'entreprise, on supposait que ce chemin de fer devait être construit de la même façon que toutes les grandes compagnies construisent leurs voies ferrées, c'est-à-dire que la voie devait d'abord être posée sur des chevalets, qui devaient être ensuite convertis en remblais. Conséquemment, lorsqu'on annonça pour recevoir les premières soumissions, on n'invita nullement les entrepreneurs à donner des chiffres pour la construction d'une plate-forme permanente.

Je vous citerai maintenant un extrait d'une lettre de M. Lumsden, qui est consignée à la page 74 du rapport des commissaires. M. Lumsden écrivit cette lettre en réponse aux demandes de renseignements