

l'un quelconque des susdits modes de protection.

Cela prouve que la commission des chemins de fer du Canada ne s'est nullement opposé aux treillis en bois; mais qu'elle insiste dans ce cas comme dans d'autres pour que les précautions nécessaires soient prises en vue de la sécurité publique.

M. BORDEN: Elle les reconnaît d'une manière spéciale.

M. MEIGHEN: Non seulement elle les reconnaît d'une manière spéciale, mais elle les approuve d'une façon directe. L'honorable député (M. Graham) pense-t-il que les dépenses d'entretien d'un homme ou d'achat de peinture ignifuge peuvent être comparées aux économies que le peuple du Canada aurait réalisées, si on avait adopté ce système plus économique de construction de la ligne? Et finalement le pays aurait eu la voie ferrée qu'il désirait obtenir. Quel est l'intérêt perdu par le pays sur cette somme de \$5,000,000 parce que la commission du Transcontinental a refusé d'adopter les méthodes suivies par le Grand-Tronc-Pacifique, le chemin de fer Pacifique-Canadien, le chemin de fer Grand-Nord et autres lignes qui ont utilisé les viaducs en bois pour avoir une construction à la fois économique et complète?

L'honorable député nous dit que le rapport des commissaires est entièrement erroné dans ses conclusions relatives au viaduc du Cap-Rouge. Il faut savoir que la rivière du Cap-Rouge est une espèce de ruisseau qui se jette dans le Saint-Laurent entre le pont de Québec et la ville de Québec. Afin de traverser ce ruisseau, on a construit un viaduc en acier qui naturellement doit avoir une infrastructure. Dans ce cas, la commission a cru devoir adopter le système d'infrastructure employé pour le pont de Québec, c'est-à-dire d'installer un caisson pneumatique au lieu d'un caisson ouvert.

Pour un caisson ouvert, les pilotis sont enfoncés jusqu'à ce qu'ils atteignent la roche solide, et sur les racinaux qui réunissent les sommets des pilotes on fait reposer le caisson formé d'une construction de bois faite de madriers d'un pied d'épaisseur entre lesquels on coule le béton, ce qui permet d'obtenir un bloc solide de forme cubique reposant solidement sur la plate-forme des pilotis.

D'autre part, il existe un caisson pneumatique qui permet de construire immédiatement en béton sur le roc solide au moyen d'un système qui consiste à faire pénétrer de l'air comprimé dans l'intérieur pour em-

pêcher l'introduction de l'eau et permettre aux ouvriers de travailler. L'honorable député dit que la commission n'aurait jamais pu se justifier d'avoir employé le caisson ouvert par le viaduc du Cap-Rouge, mais qu'elle devait faire usage du caisson pneumatique comme on l'a fait pour l'infrastructure des piles du pont de Québec. Il donne comme raison qu'il y avait à cet endroit un grand amas de vase et que les eaux du Saint-Laurent remontent la rivière du Cap-Rouge et atteignent le viaduc lui-même et auraient pu démolir le caisson ouvert. Je tiens à dire à l'honorable député que non seulement il n'y a aucun danger à craindre dans ce cas, mais que lui-même est l'autorité qui a prouvé qu'un tel danger n'existait pas. Lui-même a autorisé et approuvé l'emploi du caisson ouvert pour le viaduc construit sur la rivière Sturgeon, entre Graham et la bifurcation du lac Supérieur, où la profondeur de la vase est plus grande et l'endroit plus dangereux—aux dires des ingénieurs qui sont allés sur les lieux et ont examiné l'emplacement. Non seulement il a procédé ainsi pour le viaduc de la rivière Sturgeon, mais pour celui de la rivière Vermillon. Dans ces deux cas les mêmes raisons existaient et avec plus de force encore—si toutefois c'étaient des raisons—pour interdire l'usage des caissons ouverts comme on l'a fait au Cap-Rouge.

Le fait est que ces raisons n'existent pas et je parle en connaissance de cause—je parle en m'appuyant sur l'autorité d'hommes compétents en disant que l'honorable député ne peut pas citer un seul cas de construction semblable qui ait nécessité l'emploi de caissons pneumatiques. A quoi bon une construction pareille pour la traversée d'un ruisseau ou d'une rivière comme celle du Cap-Rouge? L'honorable député n'a cité absolument aucune autorité pour justifier son assertion qu'il y avait du danger à se servir des caissons ouverts pour le viaduc du Cap-Rouge et il n'a pu justifier la conduite de la commission ni la sienne propre en n'expliquant pas au public pourquoi on avait dépensé l'énorme somme d'un quart de million de dollars, je crois que c'est le chiffre qui a été gaspillé seulement dans ce cas.

J'arrive à la tranchée de la Chaudière. L'honorable député croit que les commissaires se trompent ici encore complètement et qu'on n'aurait pas pu économiser la somme de \$351,000 si on avait mieux surveillé les travaux. La tranchée de la Chaudière