

courage d'approuver MM. Gutelius et Staunton. C'est un gouvernement conservateur, c'est sir John A. Macdonald, qui a nommé sir Sanford Flemming, ingénieur en chef de l'Intercolonial, en 1863. Cette nomination fut immédiatement ratifiée par les gouvernements du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse et sanctionnée par le gouvernement impérial, qui félicita sir John A. Macdonald d'avoir retenu les services d'un homme aussi distingué. Les commissaires du temps voulaient que l'Intercolonial fût construit à peu près comme MM. Gutelius et Staunton voudraient aujourd'hui construire le Transcontinental. Sir Sanford Fleming eut à lutter contre ces dispositions des commissaires. Il quitta la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick pour venir plaider la cause de l'Intercolonial auprès de sir John Macdonald; il le supplia de ne pas permettre la construction de ponts en bois et de rampes. Il voulait pour les ponts une sous-structure en fer, pour ne pas être obligé de les renouveler tous les sept ou huit ans. Il voulait un chemin de fer digne du peuple canadien et digne du grand avenir qui attend ce pays. Permettez-moi de citer quelques passages de l'ouvrage de sir Stanford Fleming, intitulé "The Intercolonial: A Historical Sketch."

Il est regrettable que l'ingénieur américain chargé de l'enquête sur le Transcontinental n'ait pas lu cet ouvrage avant de rédiger son rapport. Je citerai d'abord la doctrine de sir Stanford Fleming au sujet des ponts :

La question des ponts est une de celles qui ont donné lieu à de graves divergences d'opinions. Dans les devis soumis au Conseil privé, par l'ingénieur en chef, les culées et les piles devaient être en maçonnerie de la meilleure qualité et la superstructure, en fer. L'ingénieur en chef considérait qu'il était très important de faire ces constructions de manière à les rendre permanentes. Le fer et la pierre étant les matériaux les plus durables, leur emploi écartait tout risque d'accidents par le feu et la détérioration. Bien que le coût original puisse être plus élevé, des constructions permanentes évitent les dépenses périodiques que nécessitent les travaux en bois.

Et encore :

Au mois de janvier 1869, l'ingénieur en chef s'est adressé pour la première fois à sir John A. Macdonald et lui a soumis les raisons pour lesquelles il fallait employer le fer et non le bois. Sa lettre fut transmise aux commissaires par la filière ordinaire. Elle n'eut jamais de réponse et les raisons qu'elle contenait n'ont jamais été réfutées. La décision des commissaires fut maintenue. Cependant, il fut fait une exception à la règle, pour cinq ponts; tous les autres furent construits en bois, conformément aux instructions données par les commissaires.

Plus loin, il dit encore :

L'ingénieur en chef cita le cas de deux ponts du Grand-Tronc, sous la gérance de M. Brydges, qui avaient été incendiés quelques semaines avant la date du rapport de ce dernier. M. Fleming maintint que ces calculs étaient exacts et demanda à les faire vérifier; il fit un dernier appel en faveur des ponts en fer.

Après une vérification qui démontra que les calculs de l'ingénieur en chef étaient exacts, les commissaires retirèrent leurs objections et donnèrent des instructions pour que tous les ponts dont la longueur dépasserait 60 pieds fussent en fer. Cependant, l'ingénieur en chef continua la lutte et persista à demander que tous les ponts, jusqu'aux plus petits—24 pieds—fussent en fer et, finalement, par un décret ministériel du 12 mai 1871, l'ordre fut donné en conséquence. A l'exception de trois ponts en bois, construits sur l'ordre des commissaires et malgré les protestations de l'ingénieur en chef, tous les ponts, quelle qu'en fût la longueur ont été munis d'une superstructure en fer.

Dans un autre chapitre où il parle de la nature de la voie, au point de vue du génie civil, il traite d'abord des conditions climatiques du Canada—ce qu'on semble avoir complètement ignoré dans la préparation du rapport Gutelius-Staunton :

Le climat du Canada exerce un effet marqué sur les ouvrages de chemin de fer. Le froid est très rigoureux; il pénètre le sol dans ses parties que la neige ne recouvre pas et cela, jusqu'à une profondeur qui varie souvent de trois à quatre pieds, lorsqu'elle n'est pas plus grande.

Il établit une distinction entre une entreprise nationale et une entreprise particulière, et il indique les raisons pour lesquelles, dans le cas de ce dernier ouvrage, celui-ci doit être de haute qualité. Voici l'opinion de sir Sanford Fleming sur ce problème important :

La partie la plus importante de la construction d'une voie ferrée est celle qui se rapporte aux ponts. Lorsque ce sont des particuliers qui construisent un chemin de fer, si les capitaux dont ils peuvent disposer sont restreints, le choix de constructions moins dispendieuses peut s'imposer.

J'appelle l'attention des honorables membres de la droite sur ces mots :

Lorsque ce sont des particuliers qui construisent un chemin de fer, si les capitaux dont ils peuvent disposer sont restreints, le choix de construction moins dispendieuse peut s'imposer. Dans certains cas, ce n'est pas la nature de la construction, ni l'exécution à bon marché de l'ouvrage qui s'impose, non, mais c'est la force des circonstances qui limite le coût. Un chemin de fer construit dans le but de répondre à un besoin national, et qui se trouve dans la position faite à l'Intercolonial, n'est pas soumis à de semblables restrictions.

Sir Sanford Fleming s'est servi de ces paroles à l'endroit d'une entreprise nationale arrêtée par le gouvernement, il y a quarante-cinq ans et, aujourd'hui, lorsque le développement de l'Ouest qui se trouve arrêté à moins de compter, en hiver, sur