

gars à marchandises rappelant ceux que l'on trouve au bord des lignes de colonisation. Il prédit que, d'ici peu d'années, le Transcontinental aura dans l'Ontario un trafic merveilleux qui exigera de bonnes stations et de bons hangars à marchandises. C'est ce qu'il a affirmé, le 5 mars courant, au quartier 5 de l'association conservatrice de Toronto, là même où ceux qui ajoutent foi à ce rapport des commissaires ne pouvaient croire à ce que disait lui-même M. Hearst. Voici ses paroles :

Le fait le plus saillant qu'ait signalé l'honorable W. H. Hearst dans sa réplique au toast à l'Ontario septentrional, porté par M. Owens, M.P.P., c'est que le Transcontinental traverse les meilleurs terrains agricoles du nord d'Ontario. Le ministre a dit qu'il venait de recevoir de quelqu'un qui avait placé de l'argent dans la Saskatchewan, une lettre disant qu'il avait voyagé sur le Transcontinental et n'avait jamais vu de terre comme celle que traverse ce chemin de fer.

Je pense, dit M. Hearst, que la terre est meilleure que la terre des parties lointaines de l'Ouest. Il affirma que la profondeur de l'humus était illimité. Le ministre fit un résumé des travaux entrepris par le Gouvernement pour ouvrir à la colonisation les terres du nord et ajouta que la terre du district de Rainy-River qui valait \$1.50 l'acre vaut aujourd'hui \$5 et \$10 l'acre à cause des chemins de fer qu'on y a construits.

Quel cas nos collègues qui représentent l'Ontario vont-ils faire de ces critiques contre l'excellence des gares et des constructions que nous avons bâties? Les commissaires eux-mêmes ont prouvé le contraire en disant, dans leur rapport, que le Grand-Tronc-Pacifique les avait obligés de reconstruire une certaine station sous prétexte qu'elle était trop petite. Ils en ont parlé pour démontrer l'extravagance du Grand-Tronc-Pacifique, mais ils s'y seront trompés. Comme citoyen de l'Ontario, je ne puis croire qu'il n'y aura jamais de trafic le long de cette ligne. Oui, il y en aura, et beaucoup. Je m'en rapporte à M. Hearst, à ce sujet.

Un mot concernant les remises à locomotives.

Sans vouloir critiquer les conseillers que les commissaires se sont procurés, je dirai que M. Gutelius n'a jamais demandé, sur cette question, l'avis d'aucun expert, si ce n'est peut-être un employé présent ou passé de la compagnie de chemin de fer qui l'aurait prêté au Gouvernement. A ce sujet on a jeté les yeux sur un de mes vieux amis, M. Thomas Tompkins. Il leur a dit ce que ces remises avaient coûté et ce qu'elles auraient dû coûter. M. Thomas Tompkins n'avait pas construit une seule remise à locomotive en vingt ans, je suppose, bien

qu'il fût bon ouvrier quand il s'y mettait. Mais comme quelques-uns d'entre nous par rapport à nos propres métiers, il n'est pas resté longtemps entrepreneur.

Il serait tout aussi sensé de ma part, sous prétexte que j'ai travaillé à la case il y a quelque vingt ans, de vouloir poser comme typographe expert, que pour M. Thomas Tompkins de se prétendre à l'heure qu'il est constructeur expert. Ce n'est pas que je n'aie le plus grand respect pour M. Tompkins. Il a élevé certaines constructions le long de la ligne du Pacifique-Canadien il y a bon nombre d'années, et je ne pense pas faire erreur en affirmant, l'ayant connu intimement, qu'il n'a rien construit pour le Pacifique-Canadien depuis quinze ans. Ces remises à locomotives, dit-il, ont coûté trop cher, et il donne les chiffres. Je ne veux pas entrer dans ces détails; mais je vais citer la fin de sa propre lettre au sujet des remises à locomotives :

Je suis d'avis que les montants indiqués ci-dessus excèdent de 33 p. 100 les prix de revient de bâtiments du même genre construits sur la ligne du Pacifique-Canadien le long de la rive nord du lac Supérieur.

Il fut construit de ces bâtiments pour le chemin de fer du Pacifique-Canadien alors que les matériaux, la main-d'œuvre et tout ce qui entre dans leur construction coûtaient moitié moins que ce qu'ils coûtent aujourd'hui. Et je dis: Si ces remises à locomotives n'ont pas coûté plus de 33 p. 100 de ce qu'ont coûté ces remises du Pacifique-Canadien élevées il y a nombre d'années, elles ont été effectivement construites à meilleur marché.

Ce rapport soulève une autre question, et c'est que des avis d'adjudication n'ont pas été lancés en vue de la construction de ces remises à locomotives. Quand les entreprises pour l'établissement et le terrassement de la voie furent adjugées, pouvait-on prévoir où il serait nécessaire de construire de ces remises à locomotives? Ni les entrepreneurs, ni les commissaires ne le savaient. Mais tout marché renfermait une stipulation aux termes de laquelle l'échelle réglementaire des prix serait applicable dans tous les cas, y compris celui de la construction de remises à locomotives.

Le ciment, par exemple, qui entre pour une large part dans la construction de remises à locomotives, devait être fourni à ces prix, si la commission jugeait à propos d'en ordonner la construction par l'entrepreneur. Quelles sont les conditions? Je m'en rapporterai au jugement de tout homme pratique. Les entrepreneurs du chemin de fer