

il ne l'a pas comprise—j'espère que ceci est parlementaire—parce que la motion dit très clairement et très positivement que l'état devra indiquer les ouvrages temporaires et les ouvrages permanents, faire une distinction entre ces deux sortes de travaux, et c'est précisément ce que l'honorable monsieur a recommandé dans son discours. Je ne veux pas déprécier la solidité de la ligne, ce qui serait déplacé de ma part, mais elle le serait par cet état, s'il était fait conformément à l'amendement. La motion est explicite et elle renferme les mots :

Et aussi, devra les classer—

C'est-à-dire les chevalets en bois.

dans les sections dirigées par des ingénieurs séparés, et faire la distinction entre les chevalets ou ponts qui ne sont que des ouvrages temporaires devant être remplacés par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien avant que les travaux soient approuvés par l'ingénieur du gouvernement.

De sorte que chaque syllabe du discours élaboré de l'honorable monsieur contre cette motion porte complètement à faux.

Je veux maintenant montrer, M. l'Orateur, pourquoi l'état, tel que l'on propose de le modifier, serait absolument inutile. La proposition a pour objet de ne montrer que les chevalets permanents. Maintenant, pourquoi voulons-nous savoir où se trouvent les chevalets temporaires ? Je crois que le gouvernement, qui est si soucieux des intérêts de la compagnie, devrait être plus impatient que moi de savoir où se trouvent ces chevalets. Je crois qu'il serait très regrettable et très malheureux tant pour le gouvernement que pour le pays, lorsque la construction de ce chemin est poussée avec vigueur, et que la compagnie est particulièrement impatiente de recevoir tout l'argent qui lui est dû à présent, je crois—lorsque la compagnie demande au gouvernement le paiement de ces \$15,000 par mille, ce serait très regrettable, dis-je, s'il arrivait au gouvernement de lui payer ces \$15,000 par mille avant que le chemin fût construit d'une manière permanente, et lorsqu'il n'y a que des chevalets temporaires. C'est pour cela que le gouvernement et le pays devraient, suivant moi, avoir ces informations. Or, en biffant la dernière partie de la motion que j'ai lue il y a quelques minutes, concernant la classification des travaux, l'amendement nous empêche complètement d'obtenir les renseignements que j'ai demandés par cet état. Naturellement, si l'on ne nous mentionnait que les chevalets permanents et que les sections où ils se trouvent fussent classées et désignées, nous pourrions peut-être, même dans ce cas, trouver, avec beaucoup de difficulté, les endroits où sont construits les chevalets temporaires. Dans ce cas, chaque député aurait à prendre l'état, s'il désirait se renseigner, et à aller sur la section chercher les chevalets permanents, puis il saurait que ceux qui ne sont pas indiqués dans l'état comme permanents sont temporaires. Mais j'aimerais à savoir pourquoi l'on ne peut produire cet état, et pourquoi les membres de cette Chambre ne peuvent obtenir cette information. L'état demandé se rapporte à une petite partie du chemin de fer canadien du Pacifique, depuis Sudbury jusqu'à Nipigon. C'est la partie du chemin que l'on construit actuellement très rapidement, et c'est naturellement pour cela que je désire des informations au sujet des chevalets temporaires.

L'honorable monsieur propose de comprendre dans cet état tout le chemin de fer canadien du Pacifique, au lieu de 300 milles environ. Il veut nous donner des informations concernant 3,000 milles, et encore touchant les travaux permanents seulement. Ces informations historiques pourraient être très intéressantes pour les ingénieurs, mais elles seraient dans cinq ans autant de valeur qu'aujourd'hui. Elles seraient complètement inutiles pour quelque objet pratique que ce soit, et je ne remercie aucunement l'honorable monsieur s'il nous donne ces informations.

Parlons maintenant de la nature de ces chevalets au sujet desquels je désire des informations. Tout le monde sait

qu'il est très sérieux de construire un chemin de fer en grande partie sur des chevalets, au lieu de le construire sur un remblais permanent. Si l'honorable ministre des chemins de fer ne sait pas cela par son expérience des chemins de fer dans les cantons de l'Est, il aurait pu l'apprendre par une lettre écrite par M. Van Horne en 1883. Je conviens qu'il n'écrivait pas à ce sujet, mais il écrivait au sujet d'une autre partie de ce même chemin de fer du Pacifique, et le 3 juillet 1883, il écrivit ce qui suit, à celui qui alors comme aujourd'hui remplissait les fonctions de ministre des chemins de fer relativement à des portions des sections comprises dans la partie de la ligne de Port-Arthur et de la Rivière-Rouge, que le gouvernement allait donner à la compagnie :

“ 6 ou 8 ans après que cette partie de la voie eût été posée, tous les travaux en bois et une grande partie des rails avaient besoin d'être renouvelés plus prochainement.”

Cela montre ce que pensait M. Van Horne des chevalets en bois de cette sorte, et je crois que le public devrait avoir lui-même l'occasion de se former la même opinion.

Je dois assurément supposer, M. l'Orateur, que c'est la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique qui objecte à fournir cet état au gouvernement. Elle aura à fournir cet état au gouvernement, avant que celui-ci puisse le soumettre à la Chambre. Je ne puis croire que le gouvernement objecte de son propre mouvement à la production de ces papiers, parce qu'il ne peut avoir oublié que cette même compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, lorsqu'elle a pris la section de la ligne s'étendant de Port-Arthur à la rivière Rouge, qui doit lui être donnée après avoir été parachevée, comme partie de sa rémunération pour la construction du chemin—le gouvernement ne peut, dis-je, avoir oublié avec quelle opiniâtreté elle a insisté pour l'engager à parachever le chemin, et à le construire d'une manière permanente, et à n'y point construire de chevalets en bois, avant de le lui livrer.

Une VOIX : Non, non.

M. EDGAR : Un honorable député dit : Non, non ; mais, M. l'Orateur, j'ai ici une lettre en date du 17 mai, 1883, écrite par M. Drinkwater, et adressée à M. Bradley, secrétaire du département des chemins de fer et canaux, dans laquelle M. Drinkwater accentue la manière de voir de la compagnie à ce sujet. Elle est datée du bureau du secrétaire du chemin de fer Canadien du Pacifique à Montréal ; et parlant de l'acceptation de cette partie du chemin, il dit :

En conséquence, afin de prévenir plus tard tout malentendu relativement à la position de la compagnie en prenant possession de cette partie du chemin, j'ai instruction de dire que la compagnie en prendra possession avec la réserve expresse qu'elle aura le droit d'exiger qu'il soit terminé sous tous rapports, conformément au contrat ; tout comme si la compagnie ne se chargeait pas maintenant de son exploitation.

Il continue :

A part le point mentionné dans cette lettre, et sans renoncer à aucun droit de la compagnie au sujet d'aucune question non indiqués ici, je mentionnerai divers chevalets en bois jetés sur des nappes d'eau, qu'il faudrait, suivant l'opinion de la compagnie, combler en tout ou en partie, pour se conformer à l'esprit du contrat.

J'aimerais à savoir, lorsque le gouvernement prend de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique 20 milles du chemin en une fois pour lui donner \$15,000 par mille, s'il n'a pas autant le droit d'insister sur le parachevement de travaux de cette sorte que n'en avait la compagnie lorsqu'elle a accepté la ligne du gouvernement.

Il ne se peut assurément pas, je ne puis supposer que le gouvernement essaie de protéger la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Naturellement, il ne fera pas cela. Il ne se peut certainement pas qu'il essaie de se protéger. Se peut-il que le gouvernement ait payé à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique une partie des \$15,000 par mille sur la section du chemin qui s'étend de Sudbury à Nipigon, et qui n'a été complétée qu'avec des chevalets temporaires en bois, au sujet desquels l'honorable monsieur ne veut donner aucune information au public ?