

Avec le système des viaducs en bois, adopté par d'autres chemins de fer, les entrepreneurs ne sont pas ainsi alléchés par aucune prime les engageant à faire du roctage sans discernement. C'est là la prime qu'on a fait miroiter dans le cas actuel. Les entrepreneurs de la compagnie, obéissant à la contrainte dont ils ont eux-mêmes parlé, ont consenti à permettre cet excédent de déblais, d'autant plus qu'on s'en servait pour les remblais. Il s'en est suivi que les ingénieurs n'étaient pas sans avoir un certain droit pour eux quand on en vint à l'arbitrage, et le résultat de tout cela fut que la commission d'arbitrage, dont a parlé mon honorable ami, n'était pas en mesure de juger selon ses mérites cette question d'excédent de déblais. Son argument là-dessus est celui-ci: Il est vrai qu'il y a eu de l'excédent; il est vrai qu'il y a eu plus d'excédent qu'il n'aurait fallu; 20 p. 100 est tout ce qui est ordinairement alloué; il y a eu ici 30 ou 40 p. 100 d'excédent, mais le mal n'est pas grand, car nous avons établi une commission d'arbitrage pour s'enquérir de la chose.

La commission d'arbitrage, composée de M. Grant, de M. Kelleher et de M. Schreiber, s'est occupée de la question et a décidé qu'une réduction de \$500,000 était tout ce qui pouvait être allouée, et cela a réglé la question, et MM. Gutelius et Lynch-Staunton n'avaient plus rien à faire en l'occurrence. Est-ce là une solution de la question?

Quelle était la situation à laquelle la commission d'arbitrage avait à faire face? La chose dont je parle durait depuis des années. Les ingénieurs du Transcontinental avaient rendu leur décision au sujet du Transcontinental.

Les entrepreneurs avaient été encouragés à faire ces énormes déblais de roc, et à obtenir un excédent de 40 p. 100 au lieu de 20 p. 100, et le roc et la terre et la pierre ont servi à la construction de la ligne au lieu d'employer des treillis. La conséquence de tout cela fut que les entrepreneurs avaient des droits qu'ils n'auraient jamais eus si la commission du Transcontinental avait fait son devoir.

La commission d'arbitrage avait à prendre ces droits en considération. Mais le devoir de la commission d'enquête était de s'assurer, advenant que la commission du Transcontinental eût fait son devoir, s'il n'était pas possible de faire ces déblais avec plus d'économie. Et les commissaires ont constaté que si la commission du Transcontinental eût fait son devoir, le coût de réduction de ces déblais n'aurait

pas été seulement de \$500,000, mais de \$678,000 de plus. La question n'est pas réglée par la décision de la commission d'arbitrage. Son verdict, étant donné les faits qui lui étaient soumis et les arguments que les entrepreneurs pouvaient invoquer, était sans nul doute équitable. Je ne conteste pas cela. Mais les arguments que les entrepreneurs pouvaient invoquer n'auraient pas été possibles et n'auraient pas pu être invoqués, si la commission du Transcontinental eût fait son devoir et défendu cet excédent de déblais.

Mon honorable ami s'intéresse beaucoup à ces viaducs en bois; car il a dit qu'ils n'auraient pas été plus tôt construits, que la commission des chemins de fer du Canada en aurait ordonné le remblayage, et que c'est bien aussi ce que le Grand-Tronc-Pacifique aurait été forcé de faire avant aujourd'hui, s'il avait relevé de la juridiction de la commission des chemins de fer. J'aimerais bien savoir sur qui s'appuie mon honorable ami pour venir nous dire que la commission des chemins de fer avait décidé que les treillis devaient être remblayés. Je n'ai jamais entendu parler que la commission eût rendu semblable décision.

S'il existe un pont en treillis qui ait fait son temps et qui soit dangereux pour le public, alors certainement, comme pour toute autre chose, la commission des chemins de fer doit décider qu'il faut le remplacer par une construction offrant plus de sécurité. Mais la commission n'a pas pris de décision pour interdire au Transcontinental, au chemin de fer Pacifique-Canadien ou à une autre ligne d'utiliser les ponts en treillis construits sur leur voie. Je donnerai lecture de la dernière décision prise par la commission à ce sujet et je demanderai à l'honorable député d'indiquer ce qui l'autorise à dire que la commission des chemins de fer s'est opposée aux ponts en treillis. Cet ordre a été donné le 2 août 1910:

Il est ordonné:

Que chaque compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité du Parlement du Canada qui exploite au moyen de la vapeur un ou des chemins de fer, dont une ou des parties est ou sont construites sur des ouvrages en treillis de bois dont la totalité ne peut se voir d'un train qui s'approche à une distance d'au moins mille pieds dans les mois de mai, juin, juillet, août, septembre et octobre de chaque année, fournisse, place et entretienne un gardien, un surveillant ambulant de la voie, des signaux d'alarmes contre le feu, une plate-forme de ballast des couvertures de zinc sur les sommets et intersections ou de la peinture ignifuge approuvée, ainsi qu'il est ci-après ordonné, dans le but de protéger lesdits treillis contre le feu, chaque compagnie devant avoir le choix d'adopter