

et il a été la cause première de la prospérité dont cette ville jouit à l'heure présente.

Au sujet des rampes de vitesse le rapport dit:

Si on eût fait construire des pentes à inclinaison alternative, suivant l'usage courant dans la construction des meilleurs chemins de fer modernes. . .

Je tiens tout particulièrement à signaler ce passage qui, à mon point de vue, est trompeur ou faux.

Si l'on eût fait construire des pentes à inclinaison alternative, suivant l'usage courant dans la construction des meilleurs chemins de fer modernes, cela n'aurait en rien nui au chemin de fer, au point de vue de son utilité, n'aurait pas accru les frais d'exploitation et n'aurait nullement diminué la puissance de traction de ses locomotives. L'épargne de ce chef eût été de \$6,200,000.

Voici maintenant ce que dit le rapport au sujet des ponts:

Au lieu de faire construire des ponts en acier et de faire venir de la terre à remblai, la commission aurait pu, à l'instar du Grand-Tronc-Pacifique et des meilleurs chemins de fer, employer des chevalets en bois. Plus tard elle les aurait remplacés par des charpentes en acier et aurait pu transporter alors la terre à remblai. Elle aurait épargné de ce chef, \$2,947,227 sans amoindrir la valeur de la voie ferrée, sans diminuer la puissance de traction de ses locomotives et sans accroître les frais d'exploitation.

Passons maintenant aux remblais:

La commission a eu du Grand-Tronc-Pacifique l'offre de fournir la terre à remblai, à raison de 25 cents la verge cube. Eût-elle conclu une semblable entente avec la construction de la voie, elle aurait épargné \$3,250,000, en sus du montant compris sous la rubrique précédente.

Traitant de la manière dont les soumissions ont été demandées, le rapport dit:

La façon dont la Commission a invité les entrepreneurs à soumissionner, les garanties extraordinaires qu'on exigeait d'eux, et l'idée de répartir la construction de la plus grande partie de la voie en lots d'entreprises démesurées, tout cela a eu pour résultat de restreindre le nombre des soumissionnaires à cinq entrepreneurs seulement, pour 806 milles de la voie. Onze sociétés de construction ont obtenu tous les travaux, qu'elles ont ensuite partagés entre plus de 100 sous-traitants. Ces derniers auraient probablement soumissionné directement, si l'entreprise eût été divisée en un plus grand nombre de lots et si l'on avait exigé d'eux que les garanties ordinaires, demandées pour les autres entreprises de l'Etat. Ce qui prouve bien quels jolies bénéfices ont touchés ces onze sociétés de construction, c'est qu'elles ont, paraît-il réalisé \$8,800,000 sur les travaux adjugés aux sous-traitants.

Je citerai maintenant le paragraphe qui se rapporte à la partie du chemin construit dans le Nouveau-Brunswick:

On a perdu en intérêt des sommes considérables en construisant prématurément la sec-

[M. Turgeon.]

tion du Nouveau-Brunswick. A notre avis, on n'aurait pas dû construire cette section du tout. Si un tiers de cet argent avait été employé à améliorer l'Intercolonial, on aurait procuré au Nouveau-Brunswick toutes les facilités d'une voie principale dont cette province aura besoin d'ici à plusieurs années.

Voici la conclusion du rapport:

Nous constatons que la Commission du chemin de fer Transcontinental, le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, et ceux qui ont dirigé la construction du chemin de fer n'ont pas considéré qu'il était désirable ou nécessaire de pratiquer ou d'encourager l'économie dans la construction de cette voie ferrée.

Nous constatons que, sans compter les sommes inutilement dépensées pour la construction du chemin de fer, à l'est du fleuve Saint-Laurent, au moins \$40,000,000 ont été dépensés inutilement pour la construction de cette voie ferrée.

C'est sur ces données que les commissaires ont édifié leur rapport, non pour éclairer et guider les ingénieurs, mais pour capter les suffrages aux prochaines élections. Je répète que je ne suis ni ingénieur ni expert en chemins de fer ni avocat, mais rappelons-nous que nous ne manquons pas d'hommes capables, auxquels nous pouvons toujours recourir dans les grandes circonstances, qui nous ont apporté le concours de leurs lumières dans les entreprises importantes que nous avons eu à exécuter par le passé et auxquels nous pourrions encore nous adresser à l'avenir. Depuis bien des années, je compte au nombre de mes meilleurs amis, un Canadien d'origine anglo-saxonne, un patriote sincère, qui a eu le tort de naître cinquante ans trop tôt, qui a joui pendant très longtemps de l'estime et de l'admiration de ses compatriotes, un homme que je me plais à proclamer un véritable génie. Je veux parler de sir Standford Fleming. Entre son opinion et celle de MM. Gutelius et Staunton, personne n'hésitera. Sir Standford est considéré comme une autorité dans tout le Canada et dans tout le Royaume-Uni et je remercie la Providence qui protège ses jours pour le conserver plus longtemps à l'admiration et au respect des Canadiens.

La vie de sir Stanford Fleming contient une leçon que les commissaires chargés de faire cette enquête auraient pu étudier avec avantage. Il a été l'ingénieur en chef du premier grand chemin de fer de l'Etat, construit en ce pays. Je me propose de citer ce qu'il dit lui-même de ses principes, de ses théories et de ses méthodes. Je suis certain que lorsque j'aurai fait connaître les vues de ce grand ingénieur, personne, dans son for intérieur, n'aura le