

ont été exécutés par d'autres entrepreneurs sont aussi terminés. Je ne suis pas ingénieur, mais je considère la question au simple point de vue du gros bon sens, et je le déclare positivement, si les entreprises de la compagnie sont parachevées, les autres travaux sur le reste de la ligne sont également terminés. Je désire maintenant dire un mot relativement aux ateliers. N'importe quel avocat vous dira que c'est un point à discuter que de savoir si la loi nous oblige à construire ces ateliers à Transcona ou à un autre endroit; mais on peut toujours affirmer que si les ateliers de Transcona avaient été érigés à un endroit plus rapproché du centre du réseau, on aurait pu y réparer le matériel sur un parcours de 1,800 milles, et elles auraient rendu de plus grands services encore au chemin de fer.

Il n'y a pas de doute à ce sujet; car ces ateliers sont assez vastes sous tous les rapports. Le parcours de l'Intercolonial est aussi long que cette section du Transcontinental, et cependant, nous sommes loin d'avoir aux points divisionnaires d'aussi bons ateliers que sur le Transcontinental; partout, je puis le dire, sur le parcours du Grand-Tronc-Pacifique, les ateliers sont exceptionnellement bien outillés; de sorte que, même si la compagnie n'a pas d'ateliers à Québec, elle peut encore s'en passer bien mieux que sur sa propre ligne dans l'Ouest, à partir de Winnipeg. Je sais que l'outillage à chacun des centres divisionnaires, sur le Transcontinental national, est bien supérieur à celui des ateliers des autres divisions; car j'ai moi-même fait l'inspection d'une bonne partie du réseau de la compagnie, et j'ai visité les ateliers par la même occasion.

Je ne puis partager l'opinion de mon honorable ami, lorsqu'il vient prétendre que l'ingénieur en chef de la commission du chemin de fer Transcontinental national et l'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique peuvent régler le différend qui est survenu à propos de la question de savoir si oui ou non le chemin de fer est terminé, en appelant en consultation un troisième arbitre. Je ne vois pas sur quelle autorité il peut bien s'appuyer pour interpréter la loi de cette façon-là. Lorsqu'il s'agit de problèmes relatifs à la construction de la voie, les ingénieurs peuvent très bien suivre cette procédure; mais lorsqu'il s'agit de l'achèvement de l'entreprise, on ne trouve pas dans la loi aucun article qui définisse exactement ce qu'il faut entendre par le mot "achèvement".

[L'hon. M. Cochrane.]

Le point que je désire soulever, c'est que si l'ingénieur en chef de la compagnie continuait à soutenir que le chemin de fer n'est pas terminé, il pourrait toujours trouver des excuses jusqu'à la fin des temps, et il n'admettrait jamais que l'entreprise est terminée.

L'hon. M. GRAHAM: Mais le troisième arbitre ne serait pas de son côté.

L'hon. M. COCHRANE: Peut-être pas; mais, à tout événement, la procédure que propose mon honorable ami a trait aux difficultés qui peuvent surgir à propos de la construction de la voie, et elle n'a aucun rapport à l'achèvement de l'entreprise; cela fait toute la différence du monde.

S'il survient un différend entre les deux ingénieurs, relativement à la construction d'un bout de voie ou d'un pont, on peut requérir les services d'un troisième arbitre, mais il n'en va pas de même, lorsqu'il s'agit de décider si la voie est parachevée. Sur la section du chemin de fer qui relie Graham à Lake-Superior-Junction, que mon honorable ami a reçue du Grand-Tronc-Pacifique, il existe un bon nombre de ponts sur chevalets, qui n'ont pas été remblayés, et lorsque leur utilité aura cessé, il nous faudra ou les remblayer ou les remplacer par des ponts en béton et en acier.

L'hon. M. GRAHAM: Il ne s'agit que d'un tronçon de deux milles?

L'hon. M. COCHRANE: C'est vrai; mais c'est la même chose sur le parcours de la voie qui a été construite par McArthur. Voilà un état de chose qui devra se prolonger pendant quelques années, et sous l'empire de la loi, si je ne fais pas erreur, nous devons autoriser des dépenses à compte du capital, d'année en année, de sorte que le Parlement sera obligé de voter tout le temps des sommes considérables à compte du capital, afin d'améliorer et de prolonger la voie du Transcontinental national. Il n'existe aucun doute à cet égard, selon moi.

Nous pourrions bien ne jamais réussir à faire avouer à l'ingénieur en chef de la compagnie que la ligne a été achevée, et ainsi elle pourrait persister dans sa prétention.

D'après l'honorable député, nous avons mal fait. Je lui répondrai que ni le ministère ni le Gouvernement ne désirent mal faire. Nous comprenons que la ligne est en état d'être exploitée à l'heure qu'il est; que, lors même que ces autres travaux ne