

chevalets devrait être ajouté au coût du remplissage, 25 cents la verge pour déterminer le coût total de la construction, et il est douteux que dans quelques cas la dépense n'aurait pas excédé le prix payé aux entrepreneurs.

64. Il n'est pas juste d'inclure l'intérêt pour sept ans sur le coût en plus, vu que ce n'est pas la coutume des autres grandes lignes de chemin de fer de maintenir ces sortes de structure dans des endroits de cette nature jusqu'à ce qu'elles soient détériorées.

65. L'économie que la commission d'enquête dit qu'on aura pu réaliser en construisant des ponts à chevalets est fautive parce qu'elle est basée sur la différence entre le coût réel des travaux exécutés et le coût estimé par les ingénieurs pour les chevalets. Il suffit de se reporter aux pages 25 à 58 du rapport pour voir qu'il est dangereux de se fier aux évaluations des ingénieurs, vu que le coût définitif excède quelquefois de 100 p. 100 leur estimation.

66. D'après l'exhibit 22 du rapport portant le coût actuel du remplissage et des structures à \$7,554,558, et calculant à 4 p. 100 l'intérêt pendant deux ans, en supposant qu'il faudra ce temps la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour remplacer les ponts en bois projetés, le coût total avec l'intérêt sera de \$8,159,139. Si l'on prend l'évaluation du coût des ponts à chevalet par les ingénieurs, en y ajoutant l'intérêt pendant deux ans comme ci-dessus, nous aurions un total de \$4,440,122, auquel en ajoutant l'évaluation des ingénieurs pour faire un ouvrage permanent, on aurait une évaluation totale de \$6,460,179. Le coût réel dépasse l'estimation des ingénieurs d'environ 7 p. 100, mais il faut se défier des évaluations des ingénieurs, et il est douteux que l'on eut fait une économie considérable en construisant des ponts en bois, et en faisant terminer l'ouvrage plus tard par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, promptement comme la chose devrait être faite.

Voilà sur ces trois points un ingénieur d'une incontestable autorité qui doute que l'on aurait fait une économie en acceptant l'offre de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de remplir ces ponts à chevalets à 25 cents la verge, au lieu que la commission elle-même fasse le remplissage maintenant. Mais je soumettrai à la Chambre une réponse qui est plus forte que celle-là. Cette compagnie n'aurait certainement pas accepté la ligne avec des ponts en bois; personne ne contestera cela, je crois; j'entends d'après son contrat. Quel aurait été le résultat? M. Berry dit qu'il faudrait probablement deux ans pour faire le remplissage, et cela signifie que la période de sept ans, après laquelle la compagnie doit commencer à payer loyer, aurait été prolongée de deux ans. Et le pays, au lieu d'économiser, même en acceptant leurs chiffres, \$2,909,000, aurait eu à payer l'intérêt sur \$161,000,000 et 181 millions pendant deux ans. Calculez pour la durée d'un an, et vous trouverez que l'on a économisé \$2,000,000, sans compter la pra-

tique sage, en matière de chemin de fer, de construire dès le commencement des ponts en fer, et faire les remplissages en même temps.

Je pourrais apporter un argument encore plus fort que celui-ci en rappelant que notre excellent ami, sir Richard McBride, afin de ne pas avoir de rampes et de courbes sur le chemin de fer Nord-Canadien, accorde une subvention à cette ligne, et c'est pour cette raison, dit-on, que le Gouvernement actuel se propose de venir en aide au chemin de fer Nord-Canadien, parce que cette ligne sera construite sur un type supérieur à celui que l'on se proposait.

Voici le "Colonist" de Victoria (C.-A.), qui signale toutes les rampes des lignes pouvant concurrencer le Nord-Canadien, et il ne commet qu'une erreur en employant les mots "pente maxima", pour démontrer que les pentes du Nord-Canadien sont plus faibles que celles du Grand-Tronc-Pacifique.

Le mot "maximum" signifie le plus haut point. A un certain point des montagnes Rocheuses, le Grand-Tronc-Pacifique a une pente plus rapide que le Nord-Canadien. Mais elle est compensée par une rampe à forte inclinaison de 21 ou 22 milles, et par conséquent, même dans les montagnes Rocheuses, la pente descendante est de quatre dixièmes de 1 pour 100, par rapport au trafic se dirigeant vers l'est, et de six dixièmes de 1 pour 100 par rapport au trafic se dirigeant vers l'ouest. Je l'affirme, sans crainte d'être contredit, que c'est et ce sera à jamais l'idéal en Amérique.

Maintenant, un mot des gares et hangars à marchandises, en réponse au commissaire-avocat ou à l'avocat-commissaire. Il dit que ces constructions sont trop bonnes, parce que cette ligne est construite en plein désert et qu'il n'y aura jamais de trafic pour alimenter le Transcontinental. Qui va appuyer pareille assertion? Qui ignore que la ligne traverse une région riche en bois, en minerais, une zone de terre glaise aussi riche que n'importe quel sol de l'univers? Afin que l'honorable député d'Ontario-nord ne trouve rien à redire, je lui citerai comme autorité, M. Hearst, ministres des terres et des mines dans le gouvernement actuel de la province d'Ontario. Il connaît très bien le nord de cette province et il le représente comme ministre. Je ne citerai que quelques-unes de ses paroles pour confondre les admirateurs des premières petites gares du Pacifique-Canadien et des petits han-