

autre constructeur de voie ferrée, était libre d'adopter ce système et de construire une ligne d'une façon économique pour le pays, du moment que la valeur de la voie n'en souffrirait point. M. Fielding a parfaitement prouvé ici même que la ligne serait parachevée et prête pour l'exploitation, bien qu'il restât à faire, à l'avenir, quelques travaux qui lui donneraient sa pleine et entière valeur.

Si maintenant la commission était libre de tenter ce système et qu'il fût réellement économique, était-elle autorisée à se priver de l'exercice de ce droit pour plus tard? Était-elle autorisée à livrer le trésor public à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique? A coup sûr, elle était la gardienne des deniers de l'Etat. Si la bonne administration commerciale demandait l'adoption de ce mode de construction du Transcontinental, pourquoi la commission se serait-elle privée du droit de passer un marché avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique? L'honorable député prétend-il toujours que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique refuserait de se charger de l'exploitation du réseau, si on y construisait des ponts en treillis de bois? N'est-il pas vrai que non seulement la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'a pas refusé son acquiescement, mais elle a encouragé l'usage des treillis précisément pour le but que j'ai indiqué?

N'est-il pas vrai que la commission du Transcontinental, visant la majoration du coût de l'entreprise, a pris une décision à l'encontre de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et a construit la voie sans employer des viaducs en bois et qu'elle a payé 55 cents la verge pour constructions en terre à remblai? Relisons la déposition de M. Woods, ingénieur de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Au cours de son interrogation, devant la commission (p. 432), il dit:

D. A votre connaissance, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a-t-elle conseillé l'élimination des treillis en bois sur le Transcontinental?—R. Non.

D. Votre compagnie se serait-elle opposée à la construction des treillis en bois, construction en vogue sur les autres chemins de fer au Canada et aux Etats-Unis?—R. Non, elle ne s'y serait pas opposée; elle en a même proposé l'emploi dans certaines circonstances.

D. La construction des ponts en treillis de bois offre-t-elle certains avantages sur un nouveau chemin de fer traversant un pays neuf?—R. Oui, il y a certains avantages, à mon avis.

D. Voulez-vous nous signaler quelques-uns des avantages qui vous y voyez?

Dans sa réponse, M. Woods indique les différents avantages résultant de l'emploi de treillis en bois. (Lisant):

D. Il s'agit de treillis permanents?—R. Oui. En général cela se pratique dans la construction de grands réseaux, sauf peut être dans les travaux de l'Etat du Canada.

En présence de ce témoignage que dit l'honorable député? L'ingénieur affirme que sa compagnie a proposé ce système de construction à la commission du Transcontinental; qu'elle a elle-même offert de se charger de l'entreprise de remblayer les treillis en bois, à 25 cents la verge, ce qui aurait épargné au pays des millions de dollars, et l'honorable député prétend que cette compagnie aurait refusé de se charger de l'exploitation du réseau si on construisait des treillis en bois! Il affirme que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique refuserait de se charger de la ligne.

Mon honorable ami nous dit que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne voulait pas accepter la ligne. Y a-t-il une section de la ligne du Transcontinental qui va être plus employée que la section allant de Winnipeg à Graham, et de là par le Grand-Tronc-Pacifique à partir de Superior-Junction jusqu'à Fort-William? Je ne le crois pas. Peut-il nous assurer qu'il n'y a pas de treillis en bois sur la ligne allant de Graham à Fort-William? Au contraire, on rencontre partout de ces treillis. C'est là le système qui fut adopté par le Grand-Tronc-Pacifique pour construire cette ligne dans cette région du nord, ligne qui est analogue sous tous rapports au chemin de fer Transcontinental. Si mon honorable ami veut bien parcourir cette ligne—je dis tout cela avec la foi d'une personne qui a parcouru cette ligne—il constatera que la section allant de Graham à Fort-William est construite en conformité des plans et profils; il verra qu'il n'y a pas de déblais d'éboulement de 30 ou 40 p. 100, ainsi que le contrat le permettrait pour la section Graham-Winnipeg, au dire de M. Macfarlane. Il verra que les tranchées se font en s'en tenant raisonnablement au plan primitif, et que les déblais inutiles sont réduits au minimum dans cette région accidentée. Mais s'il examine les travaux McArthur dans la section Graham-Winnipeg, il verra que la voie est de 40 p. 100 plus large qu'elle ne devrait être, et qu'on a provoqué des éboulements en tranchées sans ménagement. Quelle est la raison de cela? C'est que M. McArthur était encouragé à protéger de ces roctages inutiles. Il était encouragé à mettre de la dynamite ici et là et un peu partout, parce que sur tout ce qu'il pouvait faire exploser il obtenait 55 cents par verge en s'en servant pour les remblais le long de la ligne.