

sion inévitable qu'un vapeur qui passe sous le pont en descendant le fleuve— que le pont soit de basses ou hautes palées — court grand danger de se heurter contre les piliers. Comme les piliers d'un pont de hautes palées devront être nécessairement beaucoup plus forts et beaucoup plus larges que les piliers d'un pont de basses palées, le danger de pareille collision sera de beaucoup augmenté si l'on construit le pont de hautes palées, bien que le colonel Gzowski arrive à l'étrange conclusion que l'on peut, sans danger, construire, à cet endroit, un pont de hautes palées. La principale objection à un pont de basses palées est celle-ci : de Côteau-Landing où touchent les vapeurs, la distance n'est que de quatre mille pieds et le courant ayant une vitesse de six nœuds à l'heure, le vapeur devra lui-même faire ce court trajet avec une grande rapidité, et il sera difficile ou presque impossible pour les gardiens du pont tournant de l'ouvrir au moment voulu. Or, il me semble qu'il serait facile d'établir des réglemens d'après lesquels le pont tournant serait ouvert avant que le vapeur eût quitté Côteau-Landing. De ce point, le vapeur pourrait envoyer un signal aux gardiens du pont et ceux-ci seraient obligés d'ouvrir le pont immédiatement, sous peine d'une amende sévère s'ils négligent d'ouvrir au moment voulu. Mais il n'est aucunement nécessaire qu'un vapeur quitte Côteau-Landing avant que le pont soit ouvert. En tout cas, il ne subira ainsi qu'un retard insignifiant.

Dans cet étrange rapport, le colonel Gzowski traite la question commerciale dont il n'avait pas à s'occuper—à moins d'instructions spéciales. Quoi qu'il en soit, il l'aborde, et ses conclusions, à cet égard, sont aussi boiteuses que sur l'autre point. On me dit que c'est un homme distingué comme ingénieur et sous tous autres rapports et je ne prétends pas dire qu'il exprime dans son rapport des opinions contraires à ses convictions. Mais je crois, dans tous les cas, que ce rapport n'est pas suffisant pour justifier l'administration ou le parlement de refuser une charte aux particuliers qui demandent la construction de ce pont, s'il n'y a pas de raison particulière pour la leur refuser. Le rapport soulève d'autres questions de grande importance, mais il est nécessaire de dire maintenant si elles doivent nous induire à

M. ANGLIN.

refuser la charte. Toutefois, je déclare qu'après avoir lu attentivement le rapport et en avoir pesé les conclusions, je trouve qu'il ne justifie pas le gouvernement de refuser l'autorisation de construire le pont.

M. MACKENZIE : L'honorable ministre des travaux publics a mentionné le rapport de monsieur Page et me signale le fait que monsieur Page et le colonel Gzowski sont de la même opinion. C'est du moins l'avis de l'honorable ministre.

SIR CHARLES TUPPER : Ils sont d'accord sur le point principal.

M. MACKENZIE : Ce n'est pas mon avis. Je crois que l'honorable monsieur se trompe. Monsieur Page n'a pas d'objection aux ponts de hautes ou basses palées, mais il prétend que les piliers feront monter l'eau. Monsieur Gzowski n'aborde même pas cette question, la seule qui ait embarrassé le comité. Le trafic souffrira-t-il considérablement ? le chenal sera-t-il affecté, ainsi que les campagnes adjacentes, par la crue de l'eau, qui pourra causer des dégâts considérables ? Monsieur Gzowski évite soigneusement d'aborder ce point, autant que j'ai pu voir. Il n'y a qu'une demi-heure qu'on m'a remis son rapport, et en le parcourant à la hâte, je n'y ai rien trouvé qui contredise les conclusions de monsieur Shanly ou y soit opposé.

SIR CHARLES TUPPER : Il n'a pas discuté ce point du tout.

M. MACKENZIE : Non, mais c'est là le seul point qui devait décider la question de l'érection du pont—entreprise à laquelle il était étranger. Les difficultés de construction seules ont été discutées, et messieurs Page, Shanly, et aussi monsieur Keefer, je pense, différaient surtout d'avis sur la manière de placer les piles ou les culées.

Il n'y a pas un homme en Amérique dont le jugement m'inspire plus de confiance que celui de monsieur Page ; mais je ne pourrais partager son opinion, en cette circonstance, vu que rien ne prouvait à l'évidence, selon moi, que la construction des piles à un endroit peu profond du fleuve, dût élever de beaucoup le niveau, ou influencer la crue des eaux. Le colonel Gzowski n'a pas abordé, non plus, un point très important. Ainsi, il déclare que le coût d'un pont à hautes palées ne serait guère plus élevé que le prix d'un pont à basses palées, déduction faite des frais d'entretien pour un pont qu'il faut ouvrir ou fermer à l'arrivée des vaisseaux ou des trains. Mais il oublie de dire qu'un pont