

48. Si les courbes de 10 degrés avaient été adoptées, les courbes auraient été tracées sur une ligne plane et en descendant les pentes les trains auraient rencontré une résistance d'ascension de quatre dixièmes de 1. pour 100 à chaque courbe de 10 degrés.

49. Pour ce qui est de la prétention exprimée à la page 73 du Rapport de la commission d'enquête qu'une économie de \$2,400,000 aurait pu être réalisée par l'adoption de courbes de 10 degrés, l'évaluation faite là est dans le domaine des suppositions les moins justifiées.

50. Il est reconnu que les ingénieurs ont employé le maximum de 6 degrés partout où de ce fait ils réalisaient une économie sérieuse dans le régalage. Le seul moyen possible de déterminer quelle économie aurait pu être réalisée si de plus fortes courbes avaient été employées serait de faire un tracé nouveau avec des courbes de 10 degrés partout où il a des courbes de 6 degrés, dans les endroits où cela réduirait les frais de construction, et de calculer ensuite les différences dans le coût de construction.

51. Le rapport ne montre pas que cela a été fait. De fait on a prétendu, pour des raisons inconnues, que la dépense supplémentaire d'un quart du travail fait pour se tenir en deça des limites prescrites par les règlements était de \$602,000 et cela a été multiplié par quatre pour en arriver au chiffre de \$2,400,000.

Et si c'avait été de dix millions, ils l'auraient multiplié par quatre et obtenu \$40,000,000 tout aussi bien.

Je continue à lire M. Berry :

52. Le fait est qu'il y a plusieurs centaines de milles de travail excessivement rude dans les voies américaines où l'emploi de la courbe de 6 degré ne donnerait aucune augmentation des dépenses sur l'emploi de la courbe de 10 degrés.

53. Dans la reconstruction du chemin de fer Union-Pacific, 4 degrés a été le maximum des courbes employées avec une tangente de 600 pieds entre les courbes. La seule exception à cette règle a été dans les passages étroits des canyons d'Eco et de Weber, où des courbes un peu plus fortes ont été employées, mais la distance entre les courbes a été maintenue.

Je conclus, monsieur l'Orateur, que sur la question des courbes nous avons établi nos prétentions à l'encontre de celles de la commission d'enquête, et je suis prêt à laisser l'autorité que je viens de lire entre les mains de n'importe quelle personne de compétence sur le continent, pourvu que ce soit un homme de compétence et non un homme de parti. M. Berry n'a pas le moindre intérêt à me communiquer un rapport favorisant l'un ou l'autre des partis.

Je vais traiter maintenant des ponts en bois, des remblais, des ponts en acier et en béton. M. Berry semble n'avoir rien laissé de côté, et je vais le citer de nouveau. M. Berry traite cette question très modestement et nos honorables collègues vont s'apercevoir qu'il ne connaît pas les conditions dans lesquelles le contrat a été

passé avec le Grand-Tronc-Pacifique ni à quelles conditions la compagnie doit prendre le chemin.

La Chambre verra clairement, lorsque je lirai son opinion, qu'il n'a pas pris cela en considération.

Pont en bois, remblais, ponts en acier et en béton.

54. Sous ce titre la commission d'enquête fait quelques déductions qui sont discutables.

55. Ainsi qu'il a été dit précédemment il faut considérer les frais d'exploitation d'un chemin de fer tout aussi bien que le coût initial, lorsque l'on veut obtenir un transport à meilleur marché. La commission d'enquête ne s'occupe pas de cela. A la page 78 de son rapport elle dit :

En consultant la convention faite avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, on constatera que les réparations aux ponts en bois, leur protection contre le feu et leur réfection en cas d'incendie, sont compris dans le coût de l'entretien des constructions qui leur incombent. De sorte que leur entretien ne doit pas figurer dans le prix que le Gouvernement aura à payer pour la ligne.

57. Ce paragraphe est vrai, mais l'entretien influe sur le coût du transport et doit être considéré dans un cas comme celui-ci, où l'objet en vue est d'obtenir un transport à meilleur marché.

58. C'eût été une très mauvaise politique que d'avoir construit des viaducs en bois dans les tranchées et ravins profonds, avec l'idée que plus tard ces constructions seront remplacées par des ponts en acier avec des remblais en maçonnerie.

59. L'entretien des ponts en bois coûte cher. Les frais de protection contre l'incendie sont aussi élevés, et même lorsqu'il n'y a pas de matériaux combustibles auprès, les risques d'incendie provenant des cendres qui tombent des locomotives sont encore grands.

60. La proposition d'avoir des gardiens près de ces ponts augmentera beaucoup les frais d'exploitation. Sans gardiens il y aurait danger constant que le feu détruise ces constructions, et causerait une longue interruption au trafic sur la ligne transcontinentale tant que ces ponts ne seraient pas remplacés.

61. La compagnie du chemin de fer Chicago, Milwaukee et Pudget Sound a construit plusieurs ponts à chevalets longs et élevés afin de finir son chemin plus vite, mais elle s'est aussitôt décidée à construire des ponts permanents pour remplacer les ponts en bois, vu que le risque de s'en servir jusqu'à ce qu'ils fussent usés était trop grand. C'était sage. La seule considération est celle de savoir s'il en coûtera moins cher de faire construire ces ponts par l'entrepreneur ou que la compagnie de chemin de fer les construise elle-même après qu'elle aura accepté la ligne des entrepreneurs.

62. Si l'on doit faire faire ce remplissage par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, il serait bon qu'on lui demande de la faire dès qu'elle aura accepté la ligne pour l'exploiter, et qu'elle continue ce travail en toute diligence jusqu'à ce qu'il soit terminé.

63. Il est difficile de déterminer si ce serait le plan le plus économique ; l'article 224 x du cahier des charges dit que le coût des viaducs temporaires est compris dans la dépense des trains employés au remplissage. Si la compagnie de chemin de fer doit faire ce remplissage le coût des ponts en bois permanents ou à