

had come to the conclusion, as stated in their report, that as regarded a certain class of the bridges, the cost in iron was not much in excess of the cost in wood, even in the first instance. But there were other considerations that should not be lost sight of. The renewal of bridges every twelve years, would form a very serious interruption to traffic. The road was over 500 miles in length. Imagine the interruption which, after a few years, must exist when, all along the line, the bridges were worn out and required to be replaced. Considering too, the dangers to which a wooden bridge was exposed by fire, and which of course would reduce the average life of such a structure; considering the additional cost of watching involved in the liability of the structure to be destroyed; considering that we were now building with funds borrowed at 4 to 4½ per cent, while twelve years hence we could not hope to raise money on such terms; considering that if we built of wood now, we should probably, twelve years hence, do as all Railway Companies have lately done, and substitute permanent structures for the temporary ones we are now putting up, and if so, that we were only deferring the work, but not avoiding the actual expense; that we were putting off the work to a time when we could not hope to have a renewal of the Imperial guarantee, and, in effect throwing away the costs of the first structures. Under these circumstances, it did seem to him to be no economy, even if we saved in the first instance, to construct any of the bridges in wood. But we were not in a position to deal intelligently with this subject without having the materials to make a comparison between the costs of the two kinds of structures, and he had proposed this motion that we should get the information we needed. Meanwhile, he trusted the Commissioners would take the matter gravely into their consideration, and until the return was laid before Parliament, that they should at all events insert in any contract they might enter into clauses giving them the option on such conditions as they should think right to require the bridges to be of iron, if on further consideration they should adopt that policy. He needed hardly to say that he had made these remarks in no unfriendly feeling towards the Commissioners, on the contrary, he was happy to know from conversation with the Chairman, that the matter had occupied the serious consideration of every member of the Commission, and his only reason for moving in the matter, was the deep interest that the people of the Maritime Provinces had on a point which they deemed so essential to the effective working of the Confederation.

missaires eux-mêmes en sont venus à la conclusion, comme ils l'ont noté dans leur rapport, que pour certains genres de ponts, le coût du fer ne dépassait pas beaucoup celui du bois, même dans le projet initial. Mais il y a d'autres considérations qu'il ne faut pas perdre de vue. Par exemple, le remplacement des ponts tous les douze ans causera une interruption de la circulation ferroviaire. La ligne s'étend sur plus de 500 milles. Songez à l'interruption qui se produira tout le long de la ligne quand, après quelques années, il faut remplacer les ponts endommagés. Il faut aussi considérer le danger possible d'incendie que présente un pont de bois, ce qui, bien sûr, réduira encore la durée moyenne d'une telle structure; le coût additionnel que représente la surveillance nécessaire d'une construction qui devra être détruite; le taux d'intérêt de 4 à 4½ pour cent consenti, alors que, dans douze ans, on ne saurait obtenir des fonds à des conditions semblables. Il faut songer en outre que si nous construisons maintenant des ponts en bois, il faudra probablement, dans douze ans d'ici, comme l'ont fait récemment toutes les compagnies ferroviaires, remplacer par des structures permanentes, les constructions temporaires que nous érigeons présentement; que de cette façon, nous ne ferons que différer les travaux sans pour autant diminuer les frais réels; que nous ne faisons que remettre les travaux à un moment où nous ne saurons obtenir de nouveau la garantie impériale et que, en fait, nous perdons l'argent dépensé pour les premières structures. Dans ces circonstances, il ne lui semble pas économique de construire les ponts en bois, même si cela représente une économie au début. Nous ne pouvons discuter de cette question en toute logique sans avoir en main les chiffres comparatifs entre les coûts des deux différentes structures; il a donc proposé une motion pour obtenir les renseignements nécessaires. Entre temps, il espère que les membres de la Commission étudieront sérieusement cette question et il croit que, d'ici à ce que le rapport soit soumis au Parlement, ils devraient au moins insérer dans tout contrat futur, des clauses permettant d'exiger des ponts en fer, s'ils décident d'adopter cette ligne de conduite. Inutile d'ajouter qu'il n'a aucun sentiment d'hostilité envers les membres de la Commission en faisant ces remarques; au contraire, il est très heureux de savoir, d'après une conversation avec le président de la Commission, que chacun des membres de celle-ci examine sérieusement cette question. La seule raison qui l'a incité à présenter cette motion, c'est le vif intérêt que la population des provinces Maritimes porte à cette question qui leur semble essentielle au succès de la Confédération.