

du Pacifique-Canadien à Chapleau et à Westmount, en 1906. De fait, ce monsieur est l'un des entrepreneurs les plus achalandés en ce genre de constructions, et il dirigeait effectivement plusieurs entreprises de cette nature, au temps où les remises à locomotives du Grand-Tronc-Pacifique étaient en construction. Connaissant M. Tompkins parfaitement, et sachant qu'il faisait encore des travaux de construction au temps de l'enquête, mon honorable ami admettra certainement qu'il était impossible de produire un témoin mieux qualifié.

Je laisse maintenant à mon honorable ami la tâche de défendre les méthodes qui permettent à un entrepreneur de faire un profit de \$115,000 sur une entreprise de \$203,000. Mais il existe encore un autre aspect de la question que je désire traiter, à l'heure actuelle; je veux parler des viaducs, et j'en profiterai pour ajouter quelques mots sur la question des déblais. L'honorable député de Renfrew-sud a une triste opinion des viaducs en bois. A son avis, ils sont destinés à pourrir, et en conséquence, on ne devrait jamais en construire. Tous nous savons que les viaducs ou n'importe quels travaux où il entre du bois ne peuvent éternellement durer. Tous nous savons que, d'après leurs nature même, ces ouvrages sont plus ou moins temporaires. Il ne s'est jamais trouvé quelqu'un pour contredire ces faits; mais la question que nous avons à résoudre est celle-ci: au point de vue des affaires, dans l'intérêt du chemin de fer et du pays, aurait-il été de bonne politique de construire des viaducs en bois sur le Transcontinental, pour servir aux mêmes fins qu'on leur assigne sur les autres voies ferrées? C'est là la question que nous avons à décider.

Les viaducs en bois servent à un double but dans la construction des chemins de fer. Lorsqu'on veut tout simplement servir pour transporter de la terre à remblai de l'autre côté d'une vallée, on construit des treillis en bois d'une nature fort sommaire, afin que les petites locomotives qu'emploient les entrepreneurs puissent les traverser et déverser les chargements de terre sur le remblai. C'est là l'une des fins pour lesquelles on s'en sert, mais la chose se produit assez rarement. Sur tous les chemins de fer, on construit des viaducs en bois qui servent temporairement à franchir les vallées, comme je viens de le dire, mais qui sont destinés à faire place tôt ou tard à des terrassements ou à des ouvrages en acier ou en ciment, pour qu'en fin de compte le coût initial de l'entreprise ne soit pas trop

[M. Meighen.]

élevé, et pour permettre aux convois de transporter la terre à remblai sur toute la ligne, afin de compléter les travaux de terrassement, avec le temps.

L'honorable député déclare que c'est là une très pauvre méthode à suivre, à cause des dangers que présentent les incendies, et il n'y a pas à le nier, ces dangers existent.

Par suite de ce danger, dit-il, les frais d'exploitation se grossiront quelque peu; mais il n'a fait aucun calcul pour démontrer que les dangers d'incendie et les frais résultant des moyens de protection à prendre contre l'incendie ont la moindre relation avec l'économie qui serait résultée de l'adoption de ce système. Il se contente de nous dire que son adoption est impossible, et quelle que puisse être l'économie. Dans la construction de cette ligne on refuse à l'Etat les privilèges dont bénéficient d'ordinaire les compagnies de chemins de fer. Il est possible que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique utilise ce système pour le réseau de l'Ouest. Il a prétendu qu'elle l'utilisait. Il a affirmé qu'elle avait construit des viaducs en bois partout où la chose serait lucrative pour elle, et où rien ne l'empêcherait de le faire. Il le sait parfaitement, la compagnie du Pacifique-Canadien dans l'Ouest canadien, depuis qu'elle a construit son réseau, il y a nombre d'années, a toujours utilisé les treillis en bois et elle les utilise encore. Au Manitoba même, où il existe des ponts en treillis de bois de longue étendue; or, voilà nombre d'années que ses convois circulent sur ces ponts, et sans doute elle les utilisera encore pendant quelque temps. Pourquoi donc n'a-t-on pas utilisé ce même système des constructions ici, d'autant plus que c'est dans l'intérêt de l'économie et que la valeur du réseau n'en souffre nullement? Comment se fait-il qu'on ait refusé au Gouvernement canadien, comme l'affirme l'honorable député, le privilège d'adopter un système d'économie s'inspirant de l'intérêt du réseau lui-même et du pays, système que toute autre compagnie de chemin de fer est parfaitement libre d'adopter?

Mais, s'écrie-t-il, il nous était impossible de le faire; car, alors, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique aurait refusé d'exploiter la ligne. Nous nous sommes liés obligatoirement, dit-il, à lui livrer une ligne réellement parachevée et prête pour l'exploitation. Eh bien, M. Fielding, son prédécesseur à la direction des travaux, n'était pas du même avis. Comme le prouve le rapport, il a explicitement affirmé que le Gouvernement, comme tout