

que l'honorable député n'ait pas eu l'occasion, avant cet été, d'aller visiter ces travaux comme nous les avons visités.

C'est pour éviter à la compagnie du chemin de fer le coût d'une pile plus éloignée que cette jetée a été faite à 56 pieds du côté du canal. Les vaisseaux en passant là doivent dévier de leur route, passer du côté nord pour éviter cette obstruction ; et il arrivera quelque jour qu'un vaisseau perdra ses amarres, les hommes en perdant le contrôle, et assurément, cette obstruction sera emportée, et il en résultera que le pays devra porter les frais de la construction d'un nouveau pont, ou d'une nouvelle culée qui, à mon avis, n'aurait jamais dû être placée là.

Si l'ancien gouvernement eût accepté l'avis que nous lui donnions, il y a deux ans, à notre retour du Sault Sainte-Marie, cette obstruction aurait disparu. J'étais en compagnie de l'entrepreneur ; je n'ai rien à blâmer dans les travaux, et je puis assurer au comité que les entrepreneurs, dans leur propre intérêt, eussent préféré perdre le bénéfice qu'ils ont fait plutôt que de construire cette jetée. Au premier abord, je crus qu'il ne s'agissait que de travaux temporaires pour le pont du chemin de fer du Grand Tronc ; mais, à ma grande surprise, je trouvai une magnifique pièce de maçonnerie et une jetée permanente.

Si le gouvernement eût insisté dans le temps, je crois que le chemin de fer Canadien du Pacifique aurait été obligé de construire un pont tournant plus long. Mais pour éviter des dépenses à cette compagnie—vaut autant dire ce que je pense, car je ne puis en venir à aucune autre conclusion—le gouvernement a fait les frais de la construction de cette obstruction au milieu de beaux travaux.

Je dirai à l'honorable député qui a soulevé cette question devant le comité que c'est la faute de ses propres amis politiques si cette obstruction a été placée au milieu de ce canal. Sans doute, si on la faisait disparaître, le chemin de fer Canadien du Pacifique demanderait avec raison au gouvernement de payer les frais d'un nouveau pont. Lorsque la ligne fut ouverte, M. Page signala le fait que le canal aurait le premier droit de passage, parce qu'il avait exproprié le terrain et le canal était alors en construction. Si le pont eût été construit et la ligne tracée avant que l'on eût choisi l'emplacement du canal sur le côté canadien, le chemin de fer Canadien du Pacifique aurait assurément eu le droit de passage, et le gouvernement serait responsable de tous les frais de construction du pont tournant. Or, à côté de ce dont parle mon honorable ami, il y a deux ponts tournants couvrant d'une manière presque semblable la même ouverture sur le canal américain ; de sorte qu'il ne se présentait aucune difficulté pour les ingénieurs.

Si je me rappelle bien, je crois que le pont a été prolongé du centre, la structure aurait pu être plus étendue, car il n'aurait fallu qu'une ou deux arches supplémentaires pour rendre ce pont assez long pour le transport des chars du chemin de fer Canadien du Pacifique.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : De quelle longueur ?

M. BERGERON : 120 pieds environ.

M. GIBSON : Peut-être une couple de cents pieds, Nous avons des ponts tournants qui mesurent 450 pieds. Ainsi les difficultés sous ce rapport ne
M. GIBSON.

sont qu'une question de détail. Il n'y avait pas de difficulté à faire un pont assez long. On ressent généralement, au Sault Sainte-Marie, que cela sera, j'allais dire une honte permanente, mais, en tous cas, un coup d'œil désagréable pour les Canadiens qui passent dans le canal du Sault Sainte-Marie.

Maintenant, pour ce qui est du fait que l'on passe du côté américain plutôt que du côté canadien, l'honorable député de Lambton a signalé que 2 pour 100 seulement du commerce de nos eaux intérieures passaient par les écluses canadiennes, et cet énoncé est confirmé ce soir par l'honorable député de Beauharnois.

Une des principales raisons pour lesquelles les bateaux canadiens ne passent pas dans les écluses canadiennes, s'est tout simplement qu'ils amarrent à l'extrémité du quai américain, étant loyaux sujets, ils prennent leur houille où ils peuvent, sans payer de droit, et évitent de venir sur la rive canadienne et passent par les écluses américaines,

M. BENNETT : Abolissez le droit sur la houille.

M. GIBSON : Alors nous pourrions utiliser un canal canadien qui nous a coûté 3 millions. Alors si l'écluse est de quelque utilité, vous aurez l'avantage de voir toutes les autres utilisées, et alors cessera ce dont se plaint mon honorable ami.

Si les vaisseaux canadiens et américains n'étaient pas obligés de payer un droit sur la houille, je crois qu'il n'y aurait plus d'arrêt du tout au canal du Sault Sainte-Marie, car la vieille écluse américaine et la nouvelle, et l'écluse canadienne peuvent fournir plus que les facilités suffisantes à la navigation intérieure, pour 50 ans à venir.

Je corrobore tout ce qu'a dit mon honorable ami. Il est maintenant trop tard pour se plaindre. Si mon honorable ami (M. Bergeron) et les autres partisans de l'ex-gouvernement eussent écouté la critique faite en temps convenable par ce côté-ci de la Chambre, ces objections n'auraient pas leur raison d'être ce soir.

M. REID : Un bateau canadien arrivant au Sault Sainte-Marie, du côté américain, peut-il prendre de la houille sans payer de droit ?

M. GIBSON : Oui.

M. REID : C'est ce qui ne peut se faire à Ogdensburg par les bateaux allant à Kingston.

M. GIBSON : Naturellement non, parce qu'il s'agit de bateaux faisant le commerce côtier.

M. HUGHES : L'honorable député (M. Gibson) a tort de dire que la chose pouvait être rectifiée lorsque ses amis critiquèrent ces travaux. Le pont était alors construit.

M. GIBSON : Nous avons fait cette critique en temps convenable, car l'eau n'avait pas encore été mise dans le canal, et les caissons pouvaient être enlevés de même que la pierre de la jetée, et de nouveaux travaux de prolongement pouvaient être faits au pont.

M. BERGERON : Je ne crois pas qu'il soit encore trop tard pour remédier à la chose. J'ai passé là l'autre jour, et j'ai vu un pont qui couvrait tout le canal, pour un autre chemin de fer. Si on en a fait un, on peut en faire un autre. La