

de 2,886 verges de roc solide, et ils devaient recevoir 75 cents de la verge, alors que le prix payé à Davis était de \$1.50 la verge. Naud et Perreault ont exécuté leurs obligations, mais Davis a fait un règlement final avec ses sous-contracteurs Roberge et Chagnon, hors la connaissance de Naud et Perreault, et le résultat c'est que Naud et Perreault n'ont pas encore été payés de la somme de \$2,100 qui leur est due depuis 1908. Roberge et Chagnon sont maintenant introuvables, et Davis a retiré des bénéfices considérables, alors que ceux qui auraient dû être payés les premiers n'ont jamais rien reçu.

L'ancienne commission ne s'est jamais souciée de protéger le public, et dans bien des cas les contracteurs ont commis des abus sur les propriétés traversées par la voie du Transcontinental, et se sont moqués des cultivateurs, des fournisseurs et de leurs ouvriers.

Encore une fois, la commission du Transcontinental, présidée par M. Parent, a fait preuve d'une sollicitude toute spéciale pour les onze gros contracteurs et les vingt et une entreprises, et s'il avait été donné aux détectives de l'agence Burns de surveiller ce qui s'est passé alors, comme ils l'ont fait, l'hiver dernier, à la législature de Québec, il n'y a aucun doute que le détectophone nous aurait révélé les vraies causes de cette protection accordée à certains contracteurs tout-puissants, et nous aurions aussi l'explication de ces fortunes accumulées en si peu de temps par certains personnages.

Je veux dire quelques mots de ce qui s'est passé au sujet de l'entreprise n° 8. Ce contrat était pour la construction du Transcontinental sur une distance de 150 milles, à partir du pont de Québec en allant vers l'Est. Comme on le voit, c'était une entreprise très considérable. Les ingénieurs du Transcontinental disent qu'ils ont remis à M. Parent lui-même les estimations du gouvernement pour cette entreprise avant l'entrée des soumissions. M. P. et J. T. Davis ont-ils vu ces estimations remises à M. Parent pour préparer leurs soumissions? Voici les faits, et je laisse la Chambre et le public libres de tirer leurs conclusions. L'estimation remise à M. Parent par les ingénieurs ne contenait pas de prix pour les piliers en bois. Ces estimations furent remises à M. Parent le 23 janvier 1907. Les soumissions devaient être reçues le 14 février 1907.

Après avoir remis à M. Parent, le 23 janvier 1907, l'estimation ne contenant pas de prix pour les ouvrages en bois, l'ingé-

[M. Sévigny.]

nier en chef a constaté qu'il avait fait un oubli et a préparé une nouvelle estimation dans laquelle il a inclu les ouvrages en bois (tréteaux, etc.), mais il ne remit pas cette estimation à M. Parent. Les soumissions furent reçues le 14 février 1907, et après un calcul de ces soumissions par les ingénieurs, comme c'était l'usage de le faire, afin de savoir qui avait la plus basse, les ingénieurs obtinrent le résultat suivant:

			Différence entre les soumissions.
Chemin de fer du			
G.-T.-Pacifique..	\$5,078,334	77	
M. P. et J. T. Davis ..	5,105,389	24	\$27,044 47
O'Brien et Mullarkey .	5,245,586	55	140,197 31
			<hr/>
Russell et Chambers Co	5,269,671	22	24,084 67

Différence entre la plus haute et la plus basse soumission... .. \$191,326 45

La soumission de Davis était donc de \$27,044.47 plus élevée que celle du Grand-Tronc-Pacifique, et le contrat aurait dû être donné à la plus basse soumission, comme l'exigeait l'intérêt public.

M. Parent apprit alors que l'ingénieur en chef avait corrigé, comme c'était son devoir de le faire, la première estimation remise à M. Parent, le 23 janvier 1907, c'est-à-dire trois semaines avant l'entrée des soumissions. M. Parent ne fut pas content de cela. On était alors au 18 de février 1907, les soumissions avaient été ouvertes et M. Parent en connaissait le contenu. Il savait que Davis n'avait pas la plus basse soumission, mais il fallait que le contrat fût donné à Davis. Pour arriver à cela, M. Parent donna ordre à l'ingénieur en chef de s'en tenir à l'estimation que l'ingénieur lui avait remise le 23 janvier, laquelle était erronée, et il fit signer cette estimation par l'ingénieur en chef, M. Lumsden et par l'assistant ingénieur en chef, M. Macpherson, le 18 février 1907.

Comme je l'ai déjà dit, les soumissions étaient entrées le 14 février 1907, mais afin de faire croire que l'estimation signée le 18 février avait été préparée avant l'ouverture des soumissions, le chiffre 1 a été enlevé de la date 18 février afin de faire croire que cela avait été signé le 8 de février, par les ingénieurs Lumsden et Macpherson. Ces ingénieurs jurèrent que le 8 de février 1907 ils étaient à Winnipeg.

M. Parent avait-il montré à Davis l'estimation qui lui avait été remise par l'ingénieur en chef, le 23 janvier? Il dit dans son témoignage qu'il ne s'en souvient pas. Chose certaine, c'est que Davis a eu le contrat avec cette estimation, tandis qu'a-