

chose à faire. Si les ministériels veulent bien examiner la déposition de M. Arthur Molesworth qui figure au rapport, ils constateront que la commission s'est hasardée à interroger ce témoin sur les bénéfices réalisés par les entrepreneurs, mais ils s'arrêtèrent tout à coup.

M. GRAHAM : Ce n'était pas ce qui leur fallait.

M. GERMAN : M. Molesworth leur a dit pourquoi les entrepreneurs perdaient de l'argent et payaient les sous-traitants plutôt que de les laisser en déficit. Ils n'étaient pas obligés de les payer, mais ils voulaient que les travaux continuent.

M. MURPHY : Cela se trouve-t-il dans le rapport?

M. GERMAN : Cela ne ferait pas l'affaire de ces commissaires enquêteurs. Ce n'est pas dans le rapport, mais cela se trouve dans les témoignages. M. Molesworth a dit : Je savais que ces sous-entrepreneurs perdaient de l'argent. M. Lynch-Staunton a arrêté ce genre de contre-interrogation immédiatement; il n'en a pas parlé dans le rapport et du commencement à la fin de l'interrogatoire il n'a plus posé la question à personne. Il n'a jamais demandé à un sous-traitant de lui dire si oui ou non les sous-traitants perdaient de l'argent. Cela montre bien le genre d'enquête devant lequel on se trouve. Ce n'est pas une enquête. Je ne voudrais pas lui faire l'honneur de lui donner ce nom. C'est un interrogatoire pour trouver quelle espèce de témoignage on pourrait recueillir en vue d'entasser des masses de critiques contre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Je déclare que ce document sera une honte pour les archives publiques du Canada tant qu'il y sera conservé.

Mon honorable ami le solliciteur général a dit qu'un fort montant d'argent avait été perdu dans le viaduc du Cap-Rouge. S'il voulait lire la déposition de M. M. P. Davis, il verrait quelle a été la cause de toute cette difficulté. Le Cap-Rouge est un affluent du fleuve. La marée s'y fait sentir et l'eau monte entre 16 et 18 pieds.

Dans le fond il y a de la vase. Les entrepreneurs devaient construire une fondation en béton dans cette rivière où se fait sentir la marée. L'ingénieur de la commission et les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique décidèrent que des pilots devaient être enfoncés et qu'on construirait un caisson ouvert sur ces pilots. MM. M. P. et J. P. Davis obtinrent l'entreprise

et se rendirent sur les lieux pour examiner l'ouvrage. Dans son témoignage, M. M. P. Davis dit : Je ne serai pas responsable de la construction de cette fondation sur un caisson ouvert dans ces eaux de marée. Je ne la construirai pas. Vous pouvez prendre l'entreprise et faire la construction vous-même. J'exécuterai le reste des travaux si vous le désirez ou vous pouvez garder toute l'entreprise pour vous.

Quand les ingénieurs discutèrent la question avec lui, il leur dit qu'ils devaient établir la fondation avec un caisson pneumatique.

M. M. P. Davis est un expert en caissons pneumatiques, un des meilleurs en Amérique et certainement le meilleur au Canada. Après que les ingénieurs de la commission et du Grand-Tronc-Pacifique eurent discuté la question ensemble ils décidèrent qu'un caisson pneumatique était nécessaire. Ils construisirent le caisson et c'est ce qui a augmenté la dépense. Pourtant MM. Gutelius et Lynch-Staunton reprochent à la commission d'avoir adopté les indications des ingénieurs qui s'y connaissaient autant que M. Gutelius et beaucoup plus que M. Lynch-Staunton.

Mon honorable ami a parlé de l'excédent de déblais. Il y a eu une quantité considérable d'éboulements dans la section de McArthur, entrepris n° 21. Mon honorable ami a dit qu'on avait diminué \$500,000 par l'arbitrage sous l'ancienne administration. Je voudrais que la Chambre et le pays se rendent compte, que longtemps avant l'apparition sur la scène de MM. Gutelius et Lynch-Staunton, longtemps avant qu'ils aient eu à s'occuper de cette affaire et en sussent le premier mot, toute la question avait été réglée par MM. Schreiber, Gordon Grant et Kelliher. Gutelius et Lynch-Staunton disent qu'il y a eu excès de classification, grandes dépenses, des relevés trop chargés, excédent de déblais, etc. Toute l'affaire a été réglée par la commission d'arbitrage longtemps avant l'arrivée de MM. Gutelius et Lynch-Staunton. Ces messieurs ont posé une quantité de questions sur des sujets qui étaient bien connus des ingénieurs de la commission et de ceux du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique qui avaient porté la plainte. MM. Gutelius et Lynch-Staunton en parlent comme s'ils avaient fait une découverte. Ils disent qu'ils sont les merveilleux découvreurs de cette question-là; qu'ils ont été nommés commissaires enquêteurs pour faire l'enquête et qu'ils ont détéré cette inique opération. Ce n'est pas exact. Toute la question était connue