

qu'aux endroits colonisés, habités et non pas dans les solitudes sauvages et impénétrables.

Les cas abondent pour établir que l'ancien Gouvernement et les commissaires ont ignoré totalement les avis de leurs experts.

Je ne me propose pas de discuter les détails de ce rapport, mais il y a un ou deux faits renversants auxquels je veux faire brièvement allusion. Je me rappelle qu'un jour le Gouvernement libéral a construit un quai, à Disraéli, province de Québec, à un endroit où il n'y a pas d'eau et, par conséquent, pas de bateau à attacher; mais ici nous voyons la commission du Transcontinental construire un chemin public, au coût de \$40,000, jusqu'à l'église de Sillery, à un endroit éloigné de toutes parts de la voie ferrée.

Le rapport établit qu'on a payé aux entrepreneurs \$3,300,000, par suite d'une classification trop élevée, et, à seule fin d'ajouter un détail intéressant aux accusations de classification excessive, je vais citer une partie du témoignage d'un nommé Alfred A. Paradis, qui, après avoir été assermenté, a déclaré ce qui suit:

D. Quel âge avez-vous?—R. Trente-neuf ans.

D. Vous êtes ingénieur civil?—R. Oui.

D. Possédez-vous un diplôme de quelque collège?—R. Non.

D. Où avez-vous reçu votre instruction?—R. Au National Business College et j'ai eu un maître privé. Ensuite j'ai suivi les cours de l'International Correspondence School, de la Pennsylvanie.

J'ai entendu dire que l'institution en question enseigne des matières qui relèvent de la théorie, mais je puis difficilement croire qu'on puisse acquérir beaucoup de connaissance de cette école de la Pennsylvanie sur un sujet aussi pratique que l'est la classification des déblais. Nos adversaires, en cette enceinte, nous ont dit qu'un homme n'a pas qualité pour être commissaire, s'il vient des Etats-Unis, mais voici quelqu'un qui a appris dans les cours de l'International Correspondence School, de la Pennsylvanie, comment reconnaître les déblais ordinaires des déblais de roches compactes ou détachées, et que ces incomparables commissaires du chemin de fer Transcontinental national chargent de faire cet important travail de classification. Plus loin, M. Paradis déclare:

D. Vous n'avez pas fait de classification avant cela sur aucun autre chemin de fer?—R. Non.

D. Le premier matin, vous êtes parti avec l'intention de classer les déblais afin de préparer votre état?—R. Oui.

D. Quelqu'un vous accompagnait-il la première fois? R. Pour la première estimation, je crois que oui.

D. Avez-vous mesuré, compté ou évalué vos cailloux? R. Oui, monsieur.

[M. Samuel Sharpe.]

D. Quel procédé avez-vous suivi? R. J'ai mesuré quelques-uns des cailloux moi-même; mes subordonnés en mesurèrent quelques-uns; les contremaitres des entrepreneurs les ont aussi mesurés.

D. Les contremaitres des entrepreneurs? R. Oui.

D. Vous en êtes-vous rapporté à eux? R. Non, pas toujours.

D. Vous en êtes-vous quelquefois rapporté à eux?—R. Quelquefois. D'autres fois je n'ai pas tenu compte de leur avis.

D. Vous en êtes-vous souvent rapporté à leur avis pour les mesurages? R. Oui.

Voici un particulier qui avait puisé sa science de l'art de l'ingénieur à l'International Correspondence School de la Pennsylvanie; il laisse les contremaitres des entrepreneurs mesurer les cailloux et, quant à l'exactitude de ce travail, s'en rapportent à ce qu'ils lui en disent. Peut-on s'étonner après cela qu'il y ait eu classement abusif des déblais?

William B. Robertson, ingénieur divisionnaire nommé par les commissaires du Transcontinental, dit au cours de sa déposition:

D. Quelle est la proportion de l'argile enlevée dans votre section que vous avez classée comme étant de la roche détachée? R. De 80 à 85 p. 100 environ.

Le différend que fit surgir le classement des déblais mit sous les yeux un singulier spectacle: les entrepreneurs, d'une part, sollicitèrent et obtinrent l'avis de certains, avocats des provinces d'Ontario et de Québec, avis favorable à leurs réclamations et dont ils firent part aux commissaires; ceux-ci, d'un autre côté, ne consultèrent point d'avocats; ils se contentèrent d'écrire au sous-ministre de la Justice qui leur répondit qu'en cette matière ils devaient s'en rapporter à la décision des ingénieurs. Mais au lieu de se conformer à l'avis des ingénieurs à l'égard du classement des déblais, la commission du Transcontinental se rangea à celui des avocats des entrepreneurs.

On voit que dix ou douze ingénieurs ont jugé qu'il eût été bon de construire des viaducs en bois. En certain endroit du nouvel Ontario, à Reddit, on avait construit une gare bien suffisante, mais comme elle n'était pas du type des bâtiments coûteux auxquels tenaient le Grand-Tronc-Pacifique, il fallut en ériger une autre et construire aussi un hangar à marchandises; de sorte qu'en une région dépourvue d'habitants et de trafic on a, en un même endroit, deux gares et un hangar à marchandises.

Les dépositions font voir que certains déboursés ont été faits sans raison légitime, de façon illégale et malhonnête; elles fournissent aussi mainte preuve de mau-