

nable ami, il se retranche derrière n'importe quoi, plutôt que de répondre franchement. Il sait où gît la difficulté.

M. AMES: Non, je ne le sais pas.

M. CARVELL: D'autres aussi le savent. Il a été dit bien des choses relativement à la classification des matières compactes.

Le comité d'arbitrage a aussi étudié la question, et si mon honorable ami veut bien me le permettre, je vais le mettre au courant de ce qui s'est passé dans ma province.

A la page 24 du rapport des commissaires enquêteurs, on trouve la déclaration suivante, que vous me permettez de citer:

Faisant exception pour les cas où M. Hayes recommanda l'annulation des entreprises numéros 16 et 17 et appuya tant soit peu les efforts de l'ingénieur divisionnaire Doucet qui voulait à la Tuque une montée où l'on emploie une locomotive de refoulement, faisant de même exception pour l'offre de la compagnie, après la construction d'une voie, de faire pour la moitié du prix le transport du remblai, nous considérons —et nous savons la portée de cette affirmation —que la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique au lieu de désapprouver les dépenses exagérées de ces commissaires inexpérimentés les a plutôt favorisées.

Monsieur l'Orateur, il n'est pas d'allégation plus malhonnête que celle-là, au cours des 500 pages dont se compose le rapport que nous sommes actuellement à discuter; cette affirmation est malhonnête, et les hommes qui l'ont faite le savent. Si vous parcourez le témoignage de M. C. Foss, l'ingénieur divisionnaire de la section "A", vous constaterez qu'un nommé Bullion fut nommé ingénieur divisionnaire par le Grand-Tronc-Pacifique, étant en charge de la construction de la voie ferrée pour toute la section du Nouveau-Brunswick. M. Bullion n'a pas soulevé seulement une objection, mais il a protesté des douzaines de fois, et vous pouvez vous en rendre compte en lisant le témoignage de M. Foss. Il a soulevé pas moins de 400 objections à propos de toutes espèces de choses se rapportant au travail des ingénieurs dans la province du Nouveau-Brunswick. Il a soulevé des objections à propos de la classification, de mesurages, des matières employées pour les fondations des ponceaux, en un mot il a soulevé des difficultés à propos de tout. Il n'a rien laissé passer, qu'il n'ait soulevé des objections. La même chose s'est produite au sujet de l'enquête Hodgins. D'un bout à l'autre du parcours de la voie, ces ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique se sont opposés à tout ce que faisaient les ingénieurs au service de la commission. Du commencement à la fin, ce fut la règle éta-

[M. Carvell.]

blie, et je ne trouve nullement à redire parce que ces ingénieurs ont soulevé des objections.

Il se peut qu'ils n'étaient pas bien convaincus eux-mêmes de l'à-propos des difficultés qu'ils soulevaient, mais c'était leur devoir d'essayer de diminuer au minimum le coût des travaux. L'idée de la compagnie, c'était de construire cette voie ferrée à aussi bon compte que possible, vu qu'elle s'était engagée à payer un intérêt de 3 pour 100 sur le coût total des travaux, dès qu'ils seraient terminés. Au Nouveau-Brunswick, les ingénieurs soulevèrent des centaines d'objections, puis ils discutèrent ensuite les questions sujettes à controverse, ils effectuèrent des compromis, enfin ils s'en tirèrent du mieux qu'ils purent.

En fin de compte, les choses en vinrent au point où il devint nécessaire pour MM. Woods et Foss d'entrer en négociations, et ils en profitèrent pour régler nombre de ces difficultés. Il arriva enfin un moment où ces messieurs ne purent plus s'entendre, et ils demandèrent la nomination d'un comité d'arbitrage. Ce comité, composé de MM. Gordon Grant, Kelliver et Collingwood Schreiber, se rendit sur les lieux. Ils inspectèrent tous les travaux de l'entreprise n° 6. Ils descendirent de leur wagon particulier, ils fouillèrent le remblai, tout comme mon honorable ami l'a fait; ils interrogèrent comme témoins les ingénieurs et du Grand-Tronc-Pacifique et de la commission; ils firent une enquête approfondie, et pour l'entreprise n° 6, ils ne déduisirent qu'un faible pourcentage de la classification de la roche qu'avait faite les ingénieurs. Ils passèrent ensuite aux travaux de l'entreprise n° 5. Vous trouverez tous les détails de l'affaire dans le témoignage de M. Foss. Je sais ce qui en est, parce que j'étais moi-même sur le théâtre des difficultés. Ils se rendirent de Grand-Falls au grand viaduc, qui se trouve sur le parcours de l'entreprise n° 5, et ils étudièrent l'affaire en litige; ils firent la même chose à Plaster-Rock, puis ils visitèrent les travaux des entreprises n° 4, n° 3, n° 2 et n° 1. Ils traversèrent toutes les coupes, et en firent un examen minutieux. Cependant, les arbitres n'ont pas pu faire autrement que d'approuver les décisions rendues et la classification préparée par les ingénieurs de la commission du chemin de fer Transcontinental, et leurs prévisions furent jugées correctes, sauf une petite quantité de matières qui furent enlevées de l'entreprise n° 6.

On crut, après toutes ces enquêtes, que l'affaire était réglée pour toujours. Les entrepreneurs, en grande majorité, payèrent