

La classification fut un autre exemple. L'ingénieur Grant a vu la commission rejeter les données qu'il avait préparées en vue d'une classification. Les commissaires lui ont ordonné de préparer une classification plus élevée. La commission n'accepta pas la classification préparée par M. Lumsden.

Les commissaires étaient des experts en politique, mais non pas en travaux de chemin de fer. Nous arrivons ensuite au caisson pneumatique du viaduc du Cap-Rouge. Nous lisons que l'ingénieur des travaux du pont déclare que le président Parent lui-même n'a pas accepté l'avis des ingénieurs et qu'il leur a dit ce qu'ils devaient faire dans ce cas, ce qui a occasionné une dépense supplémentaire de \$250,000. Nous avons le cas des ateliers de Transcona qui devaient coûter \$1,500,000, d'après les calculs de l'ingénieur en chef. Nous voyons que le Gouvernement a accepté les plans arrêtés par le Grand-Tronc-Pacifique au coût de \$4,500,000 et préparés pour servir les fins du Grand-Tronc-Pacifique et des partisans de son administration qu'il comptait dans l'Ouest.

De propos délibéré et après avoir lu les documents et ce rapport, je dis que l'on a commis une fraude évidente à l'endroit de la population de ce pays. Nous entendons MM. Calvert et McIsaac, tous deux membres de la commission, exprimer l'avis que l'entente avec le Grand-Tronc était que le Gouvernement ne devrait payer que \$1,500,000 et que le Grand-Tronc s'obligeait d'acquitter la balance. Le Grand-Tronc n'a pas payé un dollar et il n'a pas l'intention d'acquitter un sou de dépense. L'ancien ministre des Chemins de fer et des Canaux a repoussé l'avis des ingénieurs, dans ce cas, et les commissaires ont suivi cet exemple.

La preuve est particulièrement forte contre l'ancien Gouvernement. Les experts, partisans politiques, choisis par ce dernier, au sujet des montées par élan. De l'ingénieur en chef jusqu'au dernier des ingénieurs qui ont travaillé à la construction de cette voie ferrée, tous étaient en faveur des montées par élan; le pays s'est trouvé à supporter une dépense supplémentaire de \$6,200,000, parce qu'on n'a pas accepté l'avis de ces ingénieurs.

J'en arrive à la question des viaducs en bois. Tous les ingénieurs d'un chemin de fer canadien de quelque importance sont en faveur de ces ouvrages. Ce-

pendant, cette commission, composée de ces experts, partisans politiques, s'est moquée de l'opinion de ces ingénieurs, et elle a fait supporter au pays une dépense supplémentaire de \$2,947,000.

Quant aux montées par élan, tous les ingénieurs, depuis M. Lumsden jusqu'au dernier, s'y étaient déclarés favorables; cependant, ces experts, partisans politiques, n'ont pas accepté l'opinion de ces hommes et ils ont fait supporter au pays une dépense de \$2,750,000. Non seulement ces experts, partisans politiques, ne se sont pas contentés de mettre des rails de 80 livres sur toute la ligne principale, mais ils ont encore insisté, contrairement à l'avis d'ingénieurs experts, pour qu'on plaçât ces rails dans les cours et sur les voies de garage. M. Woods, au nom du Grand-Tronc-Pacifique, a déclaré qu'il n'a jamais insisté pour qu'on plaçât ces rails dans les cours et sur les voies de garage.

Quant à l'entreprise qui se rapporte à la construction d'une voie simple, l'ingénieur en chef Lumsden a dit que, d'après la convention, on ne devait construire qu'une voie simple. Pourtant, cette commission politique n'a pas tenu compte de l'opinion des experts, et elle a fait construire une voie double de la jonction du lac Supérieur à la gare de Graham. M. Woods a dit que ce n'était pas là un ouvrage nécessaire, mais un ouvrage de luxe. Qu'on imagine le Gouvernement dépensant les deniers du peuple pour des ouvrages de luxe, dans les solitudes du nouvel Ontario.

Il y a ensuite la question de la voie d'accès pour arriver à Winnipeg. L'ancien ministre des Chemins de fer et des Canaux a déclaré à la Chambre qu'il s'est rendu en personne sur les lieux et qu'il a examiné le terrain autour de Winnipeg. Pourtant, l'ingénieur en chef, M. Lumsden, a témoigné qu'il était en faveur du projet qui consistait à se servir pour cette fin de la voie du Nord-Canadien. Nous entendons l'ancien ministre des Chemins de fer et des Canaux nous dire qu'il aurait remis sa démission entre les mains du Gouvernement plutôt que de souffrir qu'on suivît l'avis de l'ingénieur en chef du département en cette affaire.

Puis, cette commission extraordinaire fixe tout le tracé de cette voie ferrée de Moncton à Winnipeg, et l'ingénieur en chef Lumsden jure qu'il ne saurait s'attribuer le mérite de ce travail; qu'il ignorait même qu'on y procédait et qu'à son avis on ne pouvait établir de tracé de la ligne