

plus cher que la construction qu'ils vous conseillent.

Ces messieurs vous exposent ensuite comment on a dépensé plus d'argent qu'il n'était nécessaire. Mon honorable ami de Renfrew-sud a parlé de tout ce qui concernait les ateliers de Transcona, de Québec, des viaducs en bois et je ne répéterai pas ce qu'il a dit, mais j'essaierai, aussi poliment que possible, de traiter de la question de la classification. Je le ferai parce que si les commissaires ont pris grand soin de ne porter aucune accusation de fraude, ni même de laisser entendre qu'il y a eu fraude, pourtant tous les journaux conservateurs du Canada n'ont pas hésité à employer les plus gros caractères qu'ils ont pu trouver dans leur réserve pour dire que le parti libéral avait volé \$40,000,000 dans la construction de ce chemin de fer. Et ce soir, mon honorable ami de Grey-nord (M. Middlebro), a cotoyé le danger de très près et a failli insinuer qu'il y avait eu fraude à propos de la classification. L'honorable député (M. Middlebro) paraît, comme les commissaires, avoir une rancune particulière contre un certain M. P. Davis. Je ne connais pas ce M. P. Davis, je n'ai jamais eu le plaisir de le rencontrer, mais je sais que c'est un homme public et un entrepreneur et mes honorables amis d'en face le connaissent aussi. La principale accusation qu'ils portent contre M. M.-P. Davis, en particulier, et le Transcontinental en général, repose sur la classification mauvaise de la roche solide et de la roche meuble. Je vois que mon honorable ami de Saint-Antoine (M. Ames) prend quelque intérêt à cette question et en parlant de la classification je suppose que j'ai mis le pied sur son terrain réservé. De peur que l'honorable député n'ait pas étudié l'historique de cette question, je demanderai à la Chambre de me prêter son attention, pendant que je ferai un résumé de la classification de la roche solide ou roche conglomérée.

L'honorable député de Grey-nord s'est donné beaucoup de peine pour lire le témoignage de M. O'Brien, l'entrepreneur, quand on lui a demandé s'il avait jamais été autorisé auparavant à compter comme roche solide ce qu'on appelle roche conglomérée, question à laquelle il a répondu non. Mais les commissaires n'ont pas demandé à M. O'Brien s'il avait jamais rencontré auparavant cette même classe de matériaux. Oh, non.

Ces inquisiteurs prenaient bien garde de poser des questions qui auraient pu provoquer de la part du témoin des réponses qui n'auraient pas été de leur goût. Jamais

de ma vie je n'ai vu une enquête conduite avec autant de partialité. Tout l'interrogatoire de M. O'Brien est dirigé de manière à ne faire dire aux témoins que ce que les commissaires veulent lui faire dire. Comme l'ancienne commission du Transcontinental n'était pas représentée et que les témoins n'étaient pas soumis à un contre-interrogatoire, les enquêteurs ont eu toute la latitude possible pour se procurer des dépositions favorables à leurs prétentions.

Mais, heureusement pour nous et pour le pays, cette classification de la roche conglomérée n'est pas nouvelle. Elle a déjà été discutée ici même, à plusieurs reprises; elle a été également discutée en dehors de cette Chambre et je suppose que tous les députés la connaissent aussi bien que moi. Cependant, pour l'information de quelques-uns de nos honorables amis de l'extrême droite qui, comme l'honorable député de Calgary (M. Bennett), sont relativement nouveaux dans cette Chambre et ne se sont pas donné la peine d'étudier ces questions, je donnerai un court historique de cette classification de la roche conglomérée.

Dès 1907, M. Woods, ingénieur en chef adjoint du Grand-Tronc-Pacifique, se plaignit aux commissaires de ce que trop de remblai était classé comme roche compacte, dans la province de Québec. Il ne faut pas oublier qu'aux termes du marché conclu entre le Gouvernement et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, cette dernière devait être consultée dans la concession des travaux et avait le droit de faire inspecter ceux-ci par ses propres ingénieurs. Ces ingénieurs avaient non seulement le droit, mais le devoir de protester auprès de la commission contre tout ce qui, dans leur opinion, n'était pas de nature à sauvegarder les intérêts du pays et de la compagnie. N'oublions pas que c'est la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui doit exploiter la ligne et qui paiera 3 p. 100 sur le coût de la voie, après une certaine période d'exploitation gratuite. M. Woods, en sa qualité d'ingénieur en chef adjoint du Grand-Tronc-Pacifique, se plaignit de la quantité de remblai classée comme roche compacte dans la section B.

Il écrivit à M. Lumsden et de nombreuses lettres furent échangées. Les avocats les plus renommés du Canada furent consultés et l'on trouva ces consultations dans un rapport qui a été déposé, il y a quelques années. Je ne les citerai pas; je me bornerai à donner les noms de quelques-uns de