

Voilà ce qu'a fait autrefois des deniers publics le parti auquel appartiennent ceux qui, étant aujourd'hui en place, voudraient faire tenir pour criminels les membres de l'administration précédente, parce que le Transcontinental a coûté plus cher qu'on ne l'avait prévu.

S'il est une chose que ce débat a fait ressortir à l'avantage du Canada et pour sa bonne réputation aux yeux de la mère patrie, c'est qu'après un discours de trois heures et demie du solliciteur général et un autre d'une heure et demie du ministre par intérim des Chemins de fer, rien encore jusqu'à présent nous fait penser à du grappillage ou à de la malhonnêteté dans l'exécution de ces travaux. Il est bien vrai que depuis douze mois la presse conservatrice insinue que des faits de grappillage sur une grande échelle ont été découverts dans la construction du Transcontinental; il est vrai que des représentants de la presse conservatrice ont eu à leur disposition une source secrète de renseignements à laquelle les membres de la presse libérale n'ont pas accès; il est vrai encore que les journaux conservateurs ont de fois à autre supposé, insinué, fait entendre que le jour où M^{rs}. Gutelius et Staunton présenteraient au Gouvernement leur rapport, d'épouvantables révélations seraient faites qui terrifieraient le public canadien. Mais voici que ce rapport a été présenté, la foudre a jailli et de tout cela il résulte une simple opinion des commissaires enquêteurs, opinion d'après laquelle l'on n'aurait pas dû entreprendre de construire la ligne entre Québec et Moncton. C'est pourtant un projet qu'ont approuvé et appuyé les habitants du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse dans deux élections générales; un projet qui a eu l'appui d'éminents conservateurs au cours des sessions de 1903 et 1904. Selon les commissaires, la ligne a coûté beaucoup trop d'argent. Pour ce qui est de la construction elle-même, le rapport ne révèle aucun trait de malhonnêteté, aucun fait de grappillage, rien qui doive faire rougir les libéraux du Canada.

On me permettra bien de lire partie de la déposition de l'ingénieur Balkham, que M. Gutelius a interrogé sur l'opportunité des chevalets en bois au lieu des chevalets en fer:

Q. Si l'on vous avait permis d'employer des tréteaux de bois sur tous les points où vous faites actuellement du remblai, auriez-vous par-là économisé une somme considérable sur le coût primitif?—R. Oui, dans certains endroits mais pas partout loin de là.

[M. Kyte.]

Q. Comme résultat définitif pour toute la division?—R. On pourrait pratiquer une économie immédiate en installant des tréteaux de bois aux lieu et place du remblai, je veux dire dans certains endroits.

Q. Et vous auriez pu retarder de six à dix ans une dépense considérable?—R. Je ne recommanderais pas l'emploi de tréteaux de bois si c'est là que vous voulez en venir.

Q. On aurait économisé ainsi des sommes considérables?—R. En se servant de tréteaux de bois on aurait pu économiser tout de suite sur la construction de la voie.

Q. Et votre division serait probablement terminée à l'heure qu'il est?—R. Elle ne le serait pas.

Q. La construction aurait marché plus rapidement par l'emploi des tréteaux de bois que par l'emploi d'acier, de remblais et d'arches dont il a fallu attendre l'arrivée?—R. Oui, les travaux auraient été exécutés plus rapidement.

Q. Et on aurait épargné, du coup, une somme considérable?—R. Oui.

Q. Prenons ce remblai au point 1040 qui a glissé, croyez-vous que si l'on avait installé tout de suite des tréteaux élevés sur pilotis, sans que ces derniers se fussent trouvés à barrer l'eau, ce glissement se fût produit?—R. Je vous demande pardon, ces travaux ont été exécutés avant mon arrivée.

Q. Ceci est une question de métier. Croyez-vous, en votre qualité d'ingénieur, que cet accident se fût produit?—R. J'ai peu de confiance aux tréteaux pour un terrain de cette nature.

Q. L'enfoncement des pilotis dans ce terrain aurait-il eu pour effet de détacher le sol?—R. Non, mais je me demande comment on aurait pu réussir à faire tenir des pilotis sur ces terrains.

Q. Je m'attendais à ce que vous répondiez sans ambages?—R. J'ignore tout sur cette matière. Vous me demandez mon opinion; si j'aurais été en faveur.

Q. Je vous demande si, au cas où l'on y eût élevé une construction en bois sur pilotis, vous croyez qu'il se fût produit un glissement—j'entends, sans remblai d'aucune sorte?—R. Je ne puis répondre à cette question.

Q. Vous tergiversez?—R. Non.

Q. Supposons qu'on n'eût jamais construit ce chemin de fer en cet endroit, se serait-il produit un glissement là où ont été portés les 150,000?—R. Pas probablement.

Q. Supposons que les ingénieurs eussent marché sur ce terrain, s'y fût-il produit un glissement?—R. Non.

Q. Supposons qu'on y eût enfoncé une série de pilotis, s'y fût-il produit un glissement?—R. Il s'est trouvé un cas où un éboulement a entraîné une série de pilotis.

Q. Avez-vous quelque raison de croire que le même accident se fût produit à cet endroit-ci?—R. C'est là que git la difficulté; nous ne savons quand nous devons nous attendre à ces accidents dans ces régions.

Q. Avez-vous quelque lieu de croire à la possibilité d'un accident de cette nature dans le cas qui nous occupe?—R. La surface du sol ne présentait aucun indice qui pût nous faire croire cela à ma connaissance.

Q. Le glissement ne se serait pas produit?—R. Je ne saurais l'affirmer.

Par le président:

Q. Comment les pilotis pourraient-ils causer un glissement?—R. Le simple enfoncement dans le sol pourrait le faire glisser.