

pieds d'épaisseur au sommet; ils sont en forme d'obélisque, et la partie sortie de terre n'a que trois ou quatre pieds de hauteur; la plus grande partie s'en trouve sous terre. Les entrepreneurs avaient creusé à une grande profondeur pour atteindre une fondation solide. Tout le monde se demandait dans le temps pourquoi on perçait ainsi des trous autour de ces soubassements. On crut d'abord que ces perforations n'avaient d'autre but que d'endommager le viaduc. Le ministre aimera peut-être savoir qu'un ouvrier, qui a travaillé à la construction de soubassements et qui a été ensuite employé comme chauffeur dans une scierie du voisinage, m'a écrit pour savoir si les Allemands cherchaient à faire sauter le pont. On découvrit plus tard qu'il ne s'agissait pas d'Allemands, mais d'employés du ministre et que les perforations étaient faites pour permettre un examen.

Le 29 décembre 1915, M. Duff fit un rapport qui se résume à ceci: Les soubassements sur lesquels repose ce viaduc ont coûté \$110,973, tandis qu'ils n'auraient dû coûter que \$83,259. Autrement dit, les entrepreneurs, de complicité avec les ingénieurs, sont accusés d'avoir volé \$27,714 au pays, en n'employant pas dans la construction de ces soubassements de piles autant de ciment qu'ils avaient prétendu y mettre. Peut-on porter une accusation plus grave contre des entrepreneurs et des ingénieurs, depuis le premier jusqu'au dernier? Pour mieux faire comprendre au ministre la portée de ce rapport, je présenterai la question sous un autre jour. Il est dit dans le rapport que les entrepreneurs se sont fait payer pour 1,960 verges cubes de ciment qui n'ont pas été employées à la construction des soubassements, et ce ciment, à onze cents la verge, représente une somme de \$27,000. Le rapport dit aussi que les entrepreneurs se sont fait payer pour certaines excavations qui n'ont pas été faites. Il va sans dire que les ingénieurs et les entrepreneurs, en apprenant la nature de ce rapport, ont pris des moyens énergiques pour défendre leur réputation. Le ministre se rappelle que je suis moi-même allé le trouver au mois d'avril ou mai, immédiatement après son retour du Sud, en 1916. Je lui ai expliqué que j'avais des lettres des ingénieurs et des entrepreneurs, dans lesquelles ils demandaient instamment que les soubassements en question fussent découverts; ils offraient, si le Gouvernement ne voulait pas se charger du travail, de les faire découvrir à leurs frais, pour pouvoir démontrer

au ministre et au public que le rapport était faux et malicieux.

Je ne reproche pas au ministre la manière dont ses employés ont tenu l'enquête, car je ne pense pas qu'il en ait rien su. Ils se sont guidés, j'imagine, sur les instructions de l'administrateur des voies ferrées de l'Etat qui semble avoir la manie de trouver le Transcontinental en faute, dans l'espoir de prouver que l'entreprise n'a été d'un bout à l'autre qu'une sentine de corruption. J'ignore ce qui a amené sa retraite.

L'hon. M. COCHRANE: Un traitement de \$5,000 de plus.

M. CARVELL: Bien que sa retraite ait privé le parti libéral de son maître atout, elle n'en a pas moins été avantageuse pour le pays. Si on lui eut offert cinq cents de plus—à peu près ce qu'il vaut—il les aurait acceptés, je crois. Depuis que le ministre lui a confié la direction des chemins de fer de l'Etat, ce fonctionnaire n'a fait que causer des embarras, et il exultait chaque fois qu'il avait l'occasion de faire un rapport ou de donner une nouvelle préjudiciable au Transcontinental.

Je désire dévoiler un peu la nature du rapport qui a été transmis et qui a servi de guide au ministre, je ne possède que des renseignements fragmentaires, mais je les donnerai volontiers, tels quels, à mon honorable ami, et j'espère qu'il pourra un jour fournir au comité les autres détails.

Dès le 12 octobre 1915, M. Duff soumettait à M. Gutelius un rapport sur les travaux exécutés sous les soubassements de piles. On me permettra de dire que ceux-ci sont couples et qu'on les désigne comme n° 1, à droite, n° 1, à gauche, n° 2, à droite, n° 2, à gauche, et ainsi de suite. Les plans du pont prouvent qu'il aurait dû y avoir 99 verges cubes et un seizième sous le n° 4, à droite, tandis qu'il n'y en avait que 57, soit une différence de 41.16—un vol réel des deux cinquièmes ou de la moitié. Si ces entrepreneurs et ces ingénieurs n'ont mis que 47 verges cubes, au lieu de 99, dans un soubassement de pile qui supportait un pont de 200 pieds de hauteur et s'ils ont porté au compte 99 verges cubes et fait croire au public qu'ils avaient mis cette quantité de béton, c'étaient des criminels et le ministre aurait dû les poursuivre, s'il avait ajouté foi au rapport.

Il n'est pas dans ces murs un homme qui ne conviendra pas avec moi que ces hommes étaient des criminels si, dans un pont de la longueur que j'ai indiquée et par le-