

opinions. Je saurais gré au ministre de vouloir bien procéder de cette façon à compter de maintenant.

Ayant bien précisé ce point du moins je l'espère, je voudrais passer au suivant, qui, je crois, s'y enchaîne tout naturellement. Il s'agit de quelque chose, je dois l'avouer, qu'il m'a été difficile de comprendre. Nous sommes ici en présence d'une entreprise qui va coûter 329 millions que les contribuables vont devoir payer, du moins en ce qui concerne les travaux déjà commencés. Aussi il demande qu'on l'examine de près. D'après les réponses du ministre à des questions que j'ai inscrites au *Feuilleton*, un service d'inspection a été créé le 1^{er} décembre 1955. L'inspecteur en chef, M. J. Buchanan Stirling a été nommé en décembre 1955. Pendant un certain temps, il a eu un personnel de 20 employés, et d'après la réponse du ministre, ils étaient responsables de l'inspection pour le compte de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Ce travail n'est pas achevé. D'ailleurs, il n'a pas seulement eu lieu l'année dernière, mais si ma mémoire est bonne, il doit y avoir pour 50 millions de travaux en 1959. C'est une grosse dépense. Pourtant nous nous apercevons que le service d'inspection de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été supprimé en 1958. Nous découvrons que l'inspecteur en chef n'a pas donné sa démission, mais a été mis à pied en novembre 1958.

Pourtant, malgré tous les travaux qui doivent être exécutés cette année et dont la valeur atteint quelque 50 millions de dollars, tout le personnel a été congédié sauf trois employés et je crois comprendre que des trois qui restent un seul est ingénieur; les deux autres sont des préposés aux instruments. Avant d'être député, j'ai été mêlé toute ma vie à l'industrie de la construction et je puis dire au comité que c'est une bien singulière façon d'agir que de congédier l'inspecteur en chef et la majorité des hommes pendant les travaux de construction, de n'en garder que trois qui avaient été embauchés plutôt tard, pour ensuite confier l'inspection, à forfait, à une entreprise. Oui, c'est une bien singulière façon d'agir et, à mon avis, le ministre devrait expliquer pourquoi on a procédé de la sorte. Une déclaration venant de lui pourrait seule apaiser certaines rumeurs qui ont pris naissance en divers endroits en ce qui concerne l'inspection et le genre de construction en cours.

Je voudrais également parler de quelques-unes des réponses qui ont été données aux questions posées au ministre, et je demanderais au ministre de nous donner de plus amples renseignements. Ainsi, le 2 février j'ai demandé au ministre des Transports

[M. Winch.]

certain renseignements relatifs au pont surélevé du chenal sud de l'île Cornwall. Le ministre a déclaré dans sa réponse qu'un montant de \$1,601,100 n'avait pas encore été versé à l'entrepreneur. A mon avis, il conviendrait que le ministre dise à la Chambre pourquoi cette retenue a été faite, afin que nous puissions décider si l'ingénieur ou l'entrepreneur en cause peuvent être tenus responsables des frais occasionnés par suite des réparations qu'il a fallu faire au pilier principal à un coût estimatif de \$262,000, au pilier numéro 13 qui a fléchi sous la tension des câbles, au coût de \$2,000, et à la butée nord, au coût de \$10,000. Lorsque le ministre me répondra à ce sujet, je voudrais aussi qu'il me dise s'il est normal qu'un pont de la dimension de celui de l'île de Cornwall repose sur de l'argile glaciaire dense et non sur un lit de roc. Ce point m'intéresse beaucoup, étant donné les observations faites par l'honorable député de Laurier lorsqu'il nous expliquait la nécessité qu'il y avait de trouver un lit de roc, même s'il fallait creuser cinq ou six pieds de plus. Mais voici que le ministre nous a répondu qu'il avait été nécessaire de dépenser \$274,000 en réparations et que la structure ne repose pas sur un lit de roc mais sur un lit d'argile glaciaire dense. Par la même occasion, le ministre pourrait peut-être nous dire aussi si l'on n'a pas déjà construit dans la même région un autre pont dont les fondations reposaient sur de l'argile glaciaire dense et qui s'est écroulé.

J'estime que ce sont là des questions auxquelles il conviendrait de répondre avant que la motion soit mise aux voix. Le ministre des Transports a dit hier, sauf erreur, qu'il faudrait ajouter 11 millions de dollars pour défrayer la transformation du pont Mercier en un pont surélevé. C'est là une autre question qui m'intéresse, et j'espère que le ministre ne verra pas d'objection à expliquer plus en détail la nécessité de ces 11 millions supplémentaires. J'espère que le ministre communiquera au comité le nom de la société responsable des plans et devis destinés à la transformation de ce pont. J'aimerais savoir également si cette même compagnie a été chargée de faire l'inspection de son propre pont. Si je pose ces questions au ministre, c'est qu'on m'a demandé personnellement de le faire.

Comme je l'ai déjà dit, j'ai commencé par m'occuper de la déclaration faite hier par le ministre des Transports et de soulever, — j'espère, de façon constructive, — certaines questions auxquelles il y aurait lieu de répondre afin que les membres du comité puissent avoir une idée bien nette de la nécessité de cette grosse augmentation de frais, comparativement aux frais estimatifs