

Au sujet du soubassement 4R, M. Lightner dit dans son rapport :

"Tout en leur donnant (aux entrepreneurs) le bénéfice du doute, nous nous sommes arrêtés à 13' 11" comme étant la profondeur à partir du sommet du soubassement jusqu'au haut de sa base de fondation et 16' 7" depuis le sommet du soubassement jusqu'au pied de cette base. La carte du pont indique pour ces deux dimensions 13' 7" et 17' 7", c'est-à-dire une profondeur de 1.1' plus grande que nous ne l'avions jugée. Pour ce qui est du soubassement 4L, voici ce qu'il en dit :

"La profondeur totale est de 2' 4" moindre que ne l'indique la carte."

Quant au soubassement 13R, M. Lightner en porte la hauteur totale à 2' 6" de moins qu'il n'est indiqué sur le croquis du pont.

Il est dit dans le rapport de M. Lightner que l'on a eu bien peu de satisfaction de M. Powers et de M. Tilley en ce qui regarde la qualité du béton enlevé. Ils paraissent croire tous les deux que ce béton, d'abord de bonne qualité, avait pu s'altérer par la suite et que leur travail avait été aussi bon que l'ordinaire, que l'état actuel des soubassements devait être dû à une détérioration susceptible de ce produire n'importe où. Ils ont cité plusieurs exemples pris dans la Nouvelle-Ecosse, où j'ai compris qu'ils avaient eu des entreprises qu'ils devaient recommencer. Quant à la qualité du sable employé, M. Powers penchait à blâmer les ingénieurs, disant que ceux-ci avaient fait un examen de tous les matériaux et que, si l'on en avait employé de défectueux, ce n'était pas la faute des entrepreneurs.

D'après l'apparence du béton enlevé des soubassements, mon opinion est qu'en général, le mélange en était pauvre, insuffisamment tassé dans les formes, contenant trop peu de ciment combiné avec diverses matières et beaucoup trop de cailloux, dont quelques-uns placés aux mauvais endroits.

J'ai ici quelques photographies que l'on pourra examiner, afin de me dire ensuite si c'est vraiment là du béton de bonne qualité. Plusieurs de ces photographies montrent que ce béton n'a pas besoin de coup de mine ni rien de la sorte pour éclater. Certaines parties sont bonnes, mais d'autres ne le sont pas. Dans un pont de cette grandeur, le béton de mauvaise qualité est sujet à s'émietter et l'on ne saurait dire d'un travail qu'il est convenablement fait si le mélange de ciment est défectueux. Si M. Powers veut qu'on le poursuive dans cette affaire, je crois que nous trouverons de quoi le faire pendre.

M. CARVELL: Vous feriez bien de commencer, alors.

L'hon. M. COCHRANE: Je me procure-rai un rapport complet et je le présenterai plus tard.

L'hon. M. OLIVER: Dans une circonstance antérieure, l'attention du ministre a été appelée sur l'empêchement mis au transport du grain de l'Ouest l'automne et l'hiver derniers. Je ne m'excuse pas d'y revenir et de demander au ministre si, par

[L'hon. M. Cochrane.]

l'autorité dont il est revêtu, il peut remédier à cette situation, puisque le refus de transporter du grain peut causer une perte sérieuse à celui qui désire en faire l'expédition.

L'hon. M. COCHRANE: - Ou cet empêchement s'est-il produit ?

L'hon. M. OLIVER: Sur toutes les lignes de l'Alberta entre la voie principale du Pacifique-Canadien et la Saskatchewan. Les compagnies de chemin de fer ont fait savoir au public de temps à autre qu'elles ne se chargeraient point de transporter du grain à Fort-William ni à Minnéapolis, quoique disposées à prendre celui que l'on enverrait à des élévateurs régionaux.

Il n'y a pas de doute que les compagnies de chemins de fer ont fait cela avec l'autorisation de la commission des chemins de fer. Je voudrais savoir, au nom des intéressés, s'il y a une autorité supérieure à la commission des chemins de fer. Les gens de l'Ouest du Canada ont-ils un recours à exercer en pareille matière, intéressés qu'ils sont à l'expédition de leurs produits, alors qu'il s'agit pour eux sinon d'une question de vie ou de mort, au moins de profits à réaliser ?

L'hon. M. COCHRANE: C'est la première fois que l'imposition d'une restriction par les chemins de fer est portée à mon attention, et je m'informerai de la chose. Je tâcherai d'obtenir ce renseignement de la commission des chemins de fer, pour l'édification de l'honorable député.

L'hon. M. OLIVER: Le ministre se rappelle assurément que nous avons déjà discuté cette affaire ici même ?

L'hon. M. COCHRANE: Quand ?

L'hon. M. OLIVER: Durant la discussion du budget.

L'hon. M. COCHRANE: J'étais absent.

L'hon. M. OLIVER: Je sais qu'il y a eu échange de vues entre le ministre et moi à ce sujet durant cette session. Quoi qu'il en soit, ce qu'il faut retenir ici, c'est qu'il s'agit d'une question qui intéresse profondément le public. Il veut savoir sur quoi s'appuient les compagnies de chemins de fer pour refuser d'agir comme voituriers publics et de transporter les marchandises à la destination indiquée par l'expéditeur. On m'informe qu'un jour un expéditeur avait 17,000 boisseaux d'avoine battue sur son champ contigu à la ligne mère du Pacifique-Canadien, un peu à l'est de Calgary, et que la compagnie du chemin de fer re-