

touché, et on les a remplacées par d'autres qui ne sont pas meilleures que les premières.

M. COPP: En quelle année cela s'est-il passé?

M. CARVELL: L'année dernière, à la veille des élections provinciales, et je suppose que l'on s'attendait aussi d'avoir une élection générale. C'est un immense scandale, considérant la somme que l'on a dépensée, le plus grand scandale jamais perpétré dans cette partie du pays. Tout le monde en parle à des milles et des milles à la ronde. J'ai reçu des lettres, dont je ne dois pas, je suppose préciser le teneur, qui m'ont été envoyées par des ingénieurs des Etats-Unis qui avaient entendu parler de ces travaux et sont venus voir à quelle sorte de ravage se livrait le Gouvernement. Ces lettres font connaître l'opinion de ces ingénieurs. Malgré tout ce gaspillage, le ministre n'a rien à montrer pour cette dépense, excepté, je suppose, qu'il nous dira qu'il connaît aujourd'hui la nature des assises. Les assises étaient tout ce qui faut, mais les \$60,000 ou \$70,000 sont disparus. Nous pourrions lui pardonner s'il demandait publiquement excuse à ceux qui ont eu à subir les insultes de son gérant général, des fonctionnaires de son ministère. Ce serait jusqu'à un certain point une expiation de ce scandale politique.

L'hon. M. COCHRANE: L'honorable député de Carleton m'a dit cet après-midi qu'il se proposait de saisir le comité de cette affaire. Je lui ai répondu que je n'avais pas les documents avec moi, et je lui ai demandé de remettre la question à plus tard, mais il n'a pas voulu. L'honorable député est absolument injuste dans les accusations qu'il porte contre M. Gutellius, parce que la première personne qui a appelé l'attention du gérant général à ce sujet est l'ingénieur local, M. E. R. Black, qui a fait un rapport au surintendant, M. H. J. Fleming, d'une inspection conduite des fondations du viaduc de la rivière aux Saumons, sur la voie du Transcontinental national, à l'est de la gare des Grandes-Chutes. Cette inspection lui a révélé que la première arche du pont était de dix pouces trop élevée. Ce défaut provient du tassement de la culée, obligeant de soulever les poutres du pont à l'aide de crics à vis, et de ramener les assises à leur niveau au moyen de béton ou de poussoirs; qu'un grand nombre des soubassements des piles était dans un état mauvais et dangereux, parce que l'on avait employé un ciment défectueux, etc. J'ai ici un court rapport de ce qui a été fait. Il se lit comme suit:

Durant l'été dernier des réparations ont été faites aux piles de ce pont sous la surveillance de M. James Finley, et vingt soubassements en tout ont été réparés, savoir les soubassements 3R, 3L, 4R, 4L, 5R, 5L, 6L, 7R, 7L, 8R, 8L, 9R, 9L, 10R, 10L, 11R, 12R, 15L, 19L, et 25L.

Les détails des réparations sont donnés dans un rapport daté le 10 novembre, de M. Finley à moi-même, sur les travaux exécutés l'été dernier, rapport dont j'inclus une copie.

Vous remarquerez que dans ce rapport M. Finley conseille de faire réparer pendant l'année prochaine les soubassements suivants: 11L, 13L, 14L, 28R, 28L, 34L, 37L, 39L, et 43R.

Pendant le cours de l'été actuel, on a déterminé les dimensions des six soubassements de piles suivants: 2R, 4R, 2L, 10R, 13R, 15R. Les soubassements 2R, 4R, 4L, et 13R ont été mesurés en la présence de MM. Powers et Tilley (de la maison Powers et Brewer) Finley, Oulton, comme aussi du constructeur principal Turner et de son aide l'ingénieur G. C. Lightner. Il a fallu enlever entièrement le soubassement 10R, et l'on a, sous la direction de M. Finley, excavé jusque dans ses fondements le soubassement 15R, pour en déterminer la profondeur. Le mesurage de ces soubassements accuse une différence, en moins, de cent quarante deux verges de béton en comparaison des dessins originaux du pont.

Je désirerais vous signaler tout particulièrement la qualité du béton pris aux soubassements réparés cette année, selon qu'il apparaît dans le rapport de M. Finley.

Les réparations entreprises cette année sous la surveillance de M. Finley confirment pleinement les informations à vous transmises dans mon rapport du 28 décembre 1915 sur la qualité de ce béton et sur le besoin de réparations. Lors de l'enlèvement du béton de ces soubassements on a découvert que la qualité en était peut-être encore inférieure à ce qu'indiquerait mon rapport, et l'on peut s'en faire une idée en consultant les photographies des soubassements 11R et 12R, photographies annexées au rapport de M. Finley.

Le 1er octobre, l'ingénieur adjoint G. C. Lightner était envoyé à ce pont, pour y rencontrer MM. Joe Powers et Tilley, de la maison Powers et Brewer, et il a examiné en leur présence, comme aussi en la présence de MM. Finley, Oulton et du principal constructeur Turner, les fondations des soubassements 2R, 4R, 4L et 13R. M. Lightner m'a fait rapport de ce qui suit au sujet du soubassement 2R:

"Il a été enfoncé une tige dans le trou que M. Finley avait creusé à travers la base et, mesure prise, on a trouvé un peu plus de huit pieds de profondeur. Une tige a ensuite été enfoncée d'environ trois pieds plus avant, et l'on a constaté, en la retirant, qu'elle était couverte de boue. M. Tilley tint pour vraie cette épaisseur de huit pieds indiquée dans le rapport de M. Finley; mais quant à M. Powers, il avait encore des doutes et il demanda à faire creuser un autre trou dans la base, afin d'en surveiller l'opération, et M. Finley s'offrit à le faire, mais à la condition que M. Powers en payât les frais si les constatations de M. Finley étaient trouvées justes. Cette offre ne fut pas acceptée, M. Powers donnant pour raison de sa croyance en une plus grande profondeur de ce soubassement que l'inspecteur de ce travail en était à sa première affaire du genre et il devait, par suite se montrer plus attentif à faire le travail conformément aux plans."