

M. CLARKE : En effet, il y a deux ans, ce système a été inauguré au ministère. Il semble assez singulier que l'entreprise ait été adjugée en juin 1902, et que subséquemment, on ait apporté une modification entraînant une dépense supplémentaire de \$50,000 ou \$60,000, pour travaux en béton. A qui l'entreprise a-t-elle été adjugée.

L'honorable M. HYMAN : Ces travaux avaient déjà été construits en partie, lorsque le ministère apporta cette modification.

M. CLARKE : Quelle somme avait-on payée à l'entrepreneur, avant cette modification des devis?

L'honorable M. HYMAN : Je ne saurais préciser le chiffre. A l'époque où ce changement a été effectué, il avait été dépensé \$80,000 pour ces travaux. Cette modification date du 7 décembre 1903 et la dépense effectuée jusqu'à la fin de décembre s'élève à \$81,000.

M. CLARKE : Au cours de la session dernière de notre législature, a-t-il été voté un crédit tendant à faire face à ce surcroît de dépenses, provoqué par la substitution du béton au bois?

L'honorable M. HYMAN : Le traité supplémentaire date du 7 décembre 1903. La Chambre ne saurait avoir voté ce crédit, l'année dernière, puisque le parlement a été prorogé en octobre.

M. CLARKE : On avait donné à entendre au parlement qu'un certain crédit serait affecté à ces travaux et cependant le ministère a effectué cette nouvelle dépense. Ce n'est pas ainsi qu'on agit dans le monde des affaires, et le ministère ne saurait modifier ou apporter pareille modification à ces travaux, entraînant une dépense de \$50,000 ou \$60,000, sans obtenir, au préalable, l'approbation du parlement.

L'honorable M. HYMAN : C'est à la demande des commissaires du port que ces modifications ont été apportées. Le parlement, après avoir étudié ces réclamations, décida qu'il importait, dans l'intérêt du pays, d'apporter ce changement. D'ailleurs, ces demandes de modifications sont presque d'occurrence quotidienne, au ministère. Souvent on juge utile dans l'intérêt public d'apporter certaines modifications à des ouvrages donnés à l'entreprise. On commence des travaux, on effectue certaines dépenses, puis les ingénieurs, après mûre réflexion, et souvent, se rendant aux vœux exprimés, décident d'apporter ces modifications.

M. TAYLOR : C'est généralement dans l'intérêt de l'entrepreneur.

L'honorable M. HYMAN : Je ne saurais me ranger à cet avis. Les ingénieurs du ministère veillent avec jalousie aux intérêts du pays.

M. CLARKE : Est-ce que ces ingénieurs ne pourraient pas, dès le début, renseigner M. HYMAN.

le ministre sur les meilleurs moyens d'exécuter ces travaux?

L'honorable M. HYMAN : C'est toujours ce qu'ils font.

M. CLARKE : Ils ont été d'avis que la jetée en bois répondrait parfaitement aux besoins, jusqu'à ce qu'on leur eût fait observer que le béton remplirait mieux le but. Voilà qui donne à douter de l'habileté d'un ingénieur qui exprime pareil avis.

M. BUREAU : Les commissaires du port des Trois-Rivières et la chambre de commerce ont demandé cette modification. Il existe des docks à Trois-Rivières. Le courant est poussé vers le rivage et chaque année comme ces docks sont plancheiés, les ais sont soulevés par les eaux et la devanture des docks se brise. Il devient donc nécessaire de faire, chaque année, des réfections considérables, après le départ des glaces.

M. CLARKE : Quand les ingénieurs ont proposé ce changement, étaient-ils au fait de la situation que l'honorable député vient de décrire?

M. BUREAU : Je l'ignore. A Trois-Rivières, les docks sont sous la direction des commissaires du port qui ont leurs propres ingénieurs. La commission fait rapport au ministère, lorsqu'elle veut effectuer un emprunt; car la loi exige que tous leurs projets et devis soient ratifiés par qui de droit. Jadis, c'était le ministère des Travaux publics et aujourd'hui c'est le ministère de la Marine. On a construit à grands frais un brise-glaces d'une longueur de 150 pieds et de 32 pieds de largeur, à une profondeur de 30 ou 32 pieds. Il a fallu construire ces travaux avec une solidité à toute épreuve, car au sortir du lac Saint-Pierre, les glaces, poussées par le courant du Saint-Laurent, pénètrent jusqu'à l'endroit où l'on construit le quai. C'est à la prière des commissaires que je me suis rendu auprès du ministère et que j'ai demandé la substitution du béton au bois, dans la construction du quai. Il s'agit d'un quai de 2,020 pieds de longueur. Il s'étend en amont du fleuve et il doit être construit avec assez de solidité pour résister à la force d'un courant rapide et au choc des glaces entraînées par les eaux du fleuve.

M. CLARKE : Quand il s'agit de travaux tant soit peu dispendieux, les ingénieurs devaient mieux renseigner le ministre. Ils auraient dû faire des études sur place, car on n'apporte pas ainsi de modifications aux travaux de pareille importance. S'il est d'urgence de construire dans ce port un quai d'une solidité à toute épreuve, les ingénieurs auraient dû décider tout d'abord de le construire en béton, au lieu d'apporter plus tard cette modification qui entraîne tant de dépenses.

M. SPROULE : Quel est le surcroît de dépenses?