

le pont, on a dû hausser la voie. Il aurait fallu pousser jusqu'à 5 milles dans les terres pour une rampe susceptible de franchir la différence de niveau. La chose était absolument impraticable. Quel besoin de tromper le public a-t-on dû avoir pour risquer une comparaison entre les hauteurs immuables du pont de Québec et celle dont à la Tuque il est facile de triompher. Mais voici où le directeur général des Postes se trouve attrappé: pas une tonne de marchandise ne passe sur le pont de Québec à destination de l'Ouest ou qui en vienne. Mettre à la Tuque une montée à locomotive auxiliaire, ce serait créer un obstacle de plus, et c'est là un échantillon des insidieuses tromperies dont fourmille ce rapport. J'espère bien, après ce que j'ai dit, que les gens de la province de Québec ne se laisseront pas bernier par cette comparaison de la Tuque avec le pont de Québec.

J'arrive maintenant aux sous-traités. La commission assure que le pays perd près de \$8,800,000 du fait de ces sous-traités. Il n'est pas un membre du cabinet qui ajoute foi à cette assertion. Le ministre par interim des Chemins de fer sait que c'est là simplement de l'enflure, destinée à tromper le public. En adjugeant ces entreprises à de fortes maisons, nous avons suivi une ligne de conduite qui est celle de toutes les grandes compagnies de chemin de fer de ce continent.

Si l'ouvrage avait été confié à de petits entrepreneurs n'offrant que bien peu de garantie et qui auraient failli à la tâche, le Gouvernement aurait dû attendre cinq années de plus l'achèvement de cette ligne. Pour des hommes d'affaires, ce serait commettre une étourderie que de confier à une foule d'agents la mission de suivre de l'œil ce travail, sans uniformité et sans une responsabilité unique. C'est là une idée dont se moquent tous les constructeurs du continent.

Permettez-moi d'expliquer ce que je veux dire. Le Pacifique-Canadien a une ligne qu'il vient de faire construire entre Smith-Falls et Toronto; en a-t-il adjugé l'exécution à un petit entrepreneur? Non, mais à une maison qui, ensuite, a cédé l'entreprise à des sous-traitants. Le Grand-Tronc-Pacifique a pareillement des sous-traités avec MM. Foley, Welsh et Stewart pour des travaux dans les montagnes. Dans la province d'Ontario, le Nord-Canadien a confié à de forts entrepreneurs l'exécution d'ouvrages considérables à faire, et ces entrepreneurs cèdent tous les jours quelque partie des travaux. Il n'est pas

sous le ciel d'autre manière de réaliser ces grandes entreprises si elles ne sont confiées à des maisons dont la solvabilité est bien connue et dont les obligations sont au reste garanties par un dépôt et par le matériel apporté sur les lieux. Après cela, vouloir faire croire au pays que le sous-traité a quelque chose de louche et que le pays y perd, c'est simplement se jouer de la crédulité des gens. Aucun des membres du cabinet ne prend les conclusions de ce rapport au sérieux; et je vais le prouver. Il se construit à l'heure qu'il est un chemin de fer, entre Deans et Dartmouth, dans la circonscription que représente le premier ministre. C'est à MM. M. P. et J. T. Davis que l'entreprise a été adjugée. Il y a sous-traité et, par l'entremise du ministre des Chemins de fer, le Gouvernement va payer toute la ligne, puisque c'est un chemin de fer de l'Etat. Tous les jours le ministre admet la qualité des sous-traitants qui agissent aux noms de MM. M. P. et J. T. Davis dans la circonscription électorale du très honorable premier ministre. Je n'y trouve pas à redire. Je crois, au contraire, que cela est juste, mais ce n'est pas bien à un Gouvernement qui agit ainsi de donner publicité à un rapport où l'on accuse ses prédécesseurs d'avoir gaspillé 8 millions à faire ce que lui-même fait tous les jours. Prenons pour exemple celui que nous offre, entre autres, le canal Welland.

M. McCURDY : L'honorable député a fait allusion au chemin de fer Deans-Dartmouth. Pourrait-il nous dire quand le marché relatif aux travaux de ce chemin de fer a été passé avec la maison Davis?

M. GRAHAM : Le marché fut passé avant les dernières élections.

M. McCURDY : Par quel ministre?

M. GRAHAM : Par moi-même, et à l'heure actuelle, cette voie ferrée serait probablement terminée si nous étions restés au pouvoir. Mais cela ne change en rien ma prétention, et mon honorable ami sait parfaitement que la coutume de céder des travaux à des sous-traitants est en vigueur sur cette ligne, et je n'hésite pas à dire que quelques-uns de ces sous-contrats ont été accordés après l'arrivée du Gouvernement actuel au pouvoir. Il n'existe aucun doute à ce sujet. Je ne crois pas que mon honorable ami condamne l'usage de confier des travaux à des sous-traitants? Q'il s'adresse donc au ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux.