

Sir Wilfrid Laurier se moqua des convenances et vint lui-même offrir à M. S. N. Parent la position de président de la commission du Transcontinental, et il déclarait alors qu'il lui donnait la plus belle position à la disposition de son gouvernement.

M. Parent se mit à l'œuvre, et il est vraiment impossible de comprendre les méthodes qui ont été employées pour construire la ligne de Winnipeg à Moncton, une distance de 1,800 milles. On a divisé cette entreprise en 21 sections, toutes très considérables. Il est évident que la commission du Transcontinental d'alors s'intéressait beaucoup aux gros contracteurs, et afin de les favoriser, il a été décidé que les contracteurs qui n'avaient pas de fortune, mais qui pouvaient avoir du talent, seraient exclus des bureaux du Transcontinental, et voici quels moyens on a employés pour arriver à ce résultat.

Dans les demandes de soumissions publiées dans les journaux, il était dit à ceux qui auraient désiré mettre une soumission, qu'il leur faudrait exécuter les conditions suivantes:

Et nous déclarons et convenons qu'en cas de refus ou d'omission de signer ledit contrat avec les Commissaires et de faire, dans les dix jours de l'acceptation de la présente soumission, le dépôt voulu d'une somme n'excédant pas le tiers du coût estimatif de l'entreprise pour garantir la bonne exécution de ladite entreprise, ledit chèque sera acquis par confiscation aux dits Commissaires à titre de dédommagement pour ledit refus ou ladite omission, et que les soumissionnaires seront déchus de tous les droits que l'acceptation de la présente soumission leur confère à l'égard de l'entreprise.

Ces conditions étaient le plus sûr moyen de fermer la porte à des contracteurs non fortunés. La commission se réservait le droit d'exiger des contracteurs des sommes d'argent égales au tiers de leur soumission, et elle ajoutait que si le contracteur ne faisait pas ce dépôt, elle aurait le droit de confisquer le chèque de dépôt qu'il enverrait avec sa soumission.

On comprendra plus facilement ce que cela voulait dire quand on saura que sur l'entreprise n° 1, la commission se réservait le droit d'exiger un dépôt de \$327,000, et si le contracteur ne pouvait le faire, la commission du Transcontinental avait le droit de confisquer son chèque de \$75,000 qu'il avait envoyé avec sa soumission, et il en était ainsi pour chacune des vingt et une entreprises. Quel a été le résultat de cette manœuvre? Elle a eu pour résultat de faire donner toute la construction du

Transcontinental à onze contracteurs, et ces onze contracteurs sont devenus les maîtres absolus de l'ancienne commission du Transcontinental ainsi que du gouvernement libéral.

Qu'est-ce qui a été fait par ces onze contracteurs favorisés de l'ancienne commission?

Ils ont vendu tous leurs contrats, et ils ont fait des profits variant de 10 à 30 p. 100, et cela, dans bien des cas, sans avoir enlevé une seule pelletée de terre ou donné un coup de pic. Grâce aux méthodes inqualifiables employées pour donner ces contrats, ces messieurs ont fait des millions de profits, et ceux qui ont perdu sont les sous-contracteurs qui n'étaient aucunement protégés non plus que le public, ni par la commission, ni par le Gouvernement.

Je profiterai de cette occasion pour soumettre à la Chambre ce qui est arrivé à ma connaissance personnelle, dans la région qui s'étend du pont de Québec vers l'Est, dans les comtés de Lévis, Dorchester, Bellechasse et l'Islet.

Le contrat principal de cette entreprise avait été donné à Davis dans des conditions tout à fait irrégulières, comme je le démontrerai plus loin.

Davis avait vendu son contrat à la Quebec Contracting Company, mais dans le public on croyait généralement que les travaux étaient exécutés directement par Davis, et c'est pourquoi une foule de personnes fournirent des marchandises à la Quebec Contracting Company pour des milliers de piastres, croyant que M. Davis était responsable du prix de ces marchandises.

La Quebec Contracting Company ne put exécuter le contrat qu'elle avait obtenu de Davis, et fut mise en liquidation. Cela a eu un effet désastreux dans tous ces comtés, plusieurs fournisseurs ont perdu des sommes considérables et des centaines d'ouvriers n'ont pas été payés de leurs salaires.

On constatera cependant, comme je le démontrerai un peu plus loin, que dans cette entreprise, M. P. et J. T. Davis ont réalisé des profits énormes.

Un autre cas est celui de MM. Naud et Perreault. Ces messieurs firent des travaux sur cette section du Transcontinental dont Davis avait le contrat et qui s'étend sur une distance de 50 milles à l'ouest du pont de Québec.

MM. Davis avaient un sous-contrat avec Roberge et Chagnon, et ces derniers avaient donné un sous-contrat à Naud et Perreault. Dans l'exécution de ce sous-contrat, Naud et Perreault ont fait une excavation sous l'eau