

en raison de cette inexécution, et tous les droits conférés en vertu de l'acceptation de cette soumission seront aussi confisqués.

Les chèques demandés étaient pour des sommes variant de \$75,000 à \$400,000, et les garanties exigées subséquemment furent pour des montants variant de zéro à un million à peu près, dans le cas de l'entreprise McArthur. Mais ce qu'il y a lieu surtout de remarquer, c'est que l'entrepreneur ne pouvait se faire aucune idée de ce qu'on exigerait de lui, si ce n'est qu'on ne pouvait dépasser un tiers du prix de l'entreprise. Si cette manière de procéder était justifiée dans ce cas, ne le serait-elle pas dans tout marché passé avec le Gouvernement? Pourquoi faire une exception dans le cas de la commission du Transcontinental et de ses entreprises? Le ministre des Finances d'alors prévint que l'effet des règles posées par la commission du Transcontinental, dans cette clause restrictive, serait inévitablement de décourager ceux qui se proposaient de soumissionner, au point de restreindre sensiblement le nombre des soumissionnaires, et conséquemment de relever très sensiblement le coût des travaux. Il écrivit une lettre de protestation, demandant que la commission modifiât son attitude et se contentât des conditions observées à l'égard des autres entreprises du Gouvernement. Mais on ne tint aucun compte de sa remontrance, et le Gouvernement du jour ne prit aucune mesure pour que des conditions justes et raisonnables fussent seules imposées de manière à réduire ainsi du moins le prix de revient des travaux.

Dans cette circonstance, comme en toute autre où on avait à choisir entre une réduction et une augmentation de la dépense, on opta pour cette dernière alternative sans s'occuper de ce qu'il adviendrait. S'est-il jamais présenté une affaire, ou un différend dont la commission ait été saisie, ou au-dessus d'elle, le Gouvernement, qui n'ait été décidée dans le sens d'un surcroît de dépense? Ainsi donc, l'attaque dirigée contre le mode de publicité et d'adjudication des entreprises et ses conséquences n'est pas une attaque contre la cession à des sous traitements en elle-même; et tout ce que déclare la commission, c'est qu'un stade au moins du procédé aurait pu être éliminé; on aurait pu supprimer une clause, faire disparaître un facteur du prix de revient, si on l'avait voulu. On estime que de cette manière \$8,800,000 ont été gaspillés. Cette estimation est fondée sur une juste moyenne entre la dépense première et la

dépense en second lieu, mais non entre la dépense première et la dépense effective faite par ceux qui ont exécuté les travaux.

Je n'ai pas encore absorbé la question des courbes. Elle a beaucoup d'analogie avec celle des rampes d'impulsion. A l'égard de la question des rampes d'impulsion, il a été clairement établi, je pense, que le pays a éprouvé une perte de \$6,200,000, et dans l'estimation de cette perte on n'a tenu compte que de ce qui aurait pu être épargné une fois le tracé établi. Si cette condition rigide n'avait pas été imposée une fois le tracé établi, on aurait pu établir une ligne dans des conditions qui auraient permis de réaliser une épargne de beaucoup plus de \$6,200,000. La commission n'était pas en mesure de dire ce qu'il aurait été possible de faire sans se mettre à l'œuvre et sans établir un tracé dans des conditions tout autres. Les commissaires ne pouvaient que dire combien il aurait été possible d'économiser en laissant la ligne où elle est, s'il n'avait pas été décidé que, quel que fût le résultat, et quelle que fût la dépense, l'établissement de rampes d'impulsion était interdite.

Quant à la courbure, la même chose absolument. On décide d'avance, sans tenir compte de la nature du terrain, sans se préoccuper des suites, de porter à 6 degrés le maximum des courbes, quoi qu'il en doive coûter au pays. L'honorable député de Renfrew-sud dit que la courbure a autant d'importance que la pente, puisque, si vous diminuez le rayon de courbure, vous arrivez au même résultat que si vous augmentez le degré d'inclinaison. Cela est vrai. Il ajoute qu'avec une pente de quatre dixièmes, si vous ajoutez à la courbe 10 degrés, vous doublez la pente, d'où il peut être conclu, avec beaucoup de raison, que l'on ne saurait ajouter un maximum de courbure au maximum de pente. C'est-à-dire qu'en somme, dans les courbes tout comme dans les rampes, on ne saurait indistinctement appliquer le maximum. Il faut user de discrétion, tenir compte de toutes les circonstances qui accompagnent chaque cas et ne se prononcer qu'à bon escient. C'est là tout ce que demande le rapport de la commission. Qu'y a-t-il dans les raisonnements de l'honorable député de Renfrew-sud qui tende à montrer que l'on aurait tort, dans le cas d'une voie unie, de donner aux courbes 10 degrés au lieu de 6, même si, par là, on devait éviter une dépense considérable. Une courbe de 10 degrés sur une voie de niveau équivaut