

aux diverses entreprises de construction, si ce n'est et seulement dans les cas où l'ingénieur en chef pourra établir négligence indéniable de la part des entrepreneurs au préjudice de l'intérêt public; et que le texte de la correspondance et de la présente résolution soit transmis à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et à l'auditeur général.

Aux termes de cette résolution, il appartenait à l'ingénieur en chef de la commission d'établir que le pays avait effectivement souffert du retard. Comment pouvait-il l'établir, alors que le reste de la ligne n'était pas encore construit? Conséquemment, en vertu de cette résolution, on se trouva absolument forcé du droit de percevoir les \$5,000 par mois de M. P. et J. T. Davis.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)

Reprise de la séance.

M. MEIGHEN: Monsieur l'Orateur, en conclusion à tout ce que j'ai dit au sujet des entreprises, je rappellerai la discussion qui s'est poursuivie jusqu'ici sur la question du morcellement des entreprises. On se rappelle que cette commission constate que la somme de \$8,800,000, aussi approximativement qu'il est possible de le calculer, a été perdue pour le pays, par suite d'avis mal conçus, de restrictions mal inspirées en matière d'adjudication d'entreprises. Les honorables députés qui ont pris la parole en ont conclu que la commission nommée par nous condamnait d'une manière absolue la pratique de diviser les entreprises principales entre des sous-traitants comme étant contraire à l'intérêt public. Les commissaires furent censurés dans les termes les plus vifs pour avoir trouvé à redire à la pratique de faire des sous-traités, et on reproche au ministère actuel de manquer de confiance dans cette commission et ne pas se conformer à ses conclusions, puisqu'il a approuvé cette pratique dans le cas de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson et du creusement du canal de Welland. Or, je ne vois nulle part dans le rapport de la commission que le système de sous-traiter une affaire soit condamnée en elle-même. Personne ne s'oppose à la pratique des sous-traités convenablement poursuivie, et une fois l'intérêt public bien sauvegardé. Mais est-ce bien ce qui est arrivé dans le cas du chemin de fer Transcontinental? Ce n'est pas ici céder une entreprise, c'est l'aliénation pure et simple d'entrepri-

[M. Meighen.]

ses; on s'assure d'abord certains avantages dans des conditions qui excluent toute concurrence, puis on cède cet avantage, moyennant un énorme bénéfice, à quelqu'un qui se charge d'exécuter les travaux dont le premier entrepreneur s'était chargé. Par exemple, la vente de l'entreprise Davis ne tombe pas dans la catégorie des sous-traités. O'Brien, Fowler et McDougall peuvent avoir sous-concédé par la suite. Cela se fait fréquemment. Les entrepreneurs ont commencé par vendre, puis celui qui a acheté d'eux a sous-concédé, et peut-être que deux ou trois ont obtenu de lui des entreprises. Ceux-là à leur tour peuvent sous-concéder à d'autres, et ainsi de suite. Tout cela a eu lieu sous le régime établi par l'ancienne commission du Transcontinental. Voici une des conditions qui a été l'objet de vives critiques. La commission a fait appel de soumissions et exigé qu'un certain dépôt accompagnât la soumission. Mais elle inséra dans l'avis cette condition que non seulement ce dépôt serait-il exigé, mais qu'elle se réservait, en outre, le droit d'exiger un cautionnement ultérieur quelconque, dans un certain délai.

Et si ce dépôt n'était pas fait, non seulement le soumissionnaire serait-il exposé à perdre son entreprise, bien qu'il fût le soumissionnaire pour la somme la plus basse, mais il se verrait aussi dans le cas de perdre son dépôt en argent. En d'autres termes, il se mettait à la merci de la commission, car la commission pourrait lui imposer certaines conditions qu'il serait hors d'état de remplir. Certes, aucun honorable député de la gauche ne nierait que ce fût là une restriction ayant pour objet d'exclure toute concurrence. Je serais fort en peine d'y trouver un autre objet, ou de dire ce que la commission pouvait bien avoir à l'esprit, si ce n'était d'exclure toute compétition en se réservant le droit de ruiner pour bien dire le soumissionnaire s'il ne se conformait à certaines exigences que d'avance il ne pouvait connaître. La clause à laquelle je fais allusion est ainsi conçue:

Et je conviens par le présent que, dans le cas d'inexécution ou de refus d'exécuter ledit marché passé avec les commissaires, et aussi de fournir dans les dix jours suivant l'acceptation de la présente soumission, la garantie suffisante requise...

Sans savoir ce que ce serait.

...pour un montant ne devant pas excéder un tiers de la valeur estimative totale de l'entreprise, comme garantie de la fidèle exécution d'icelle, ledit chèque sera confisqué au profit de ladite commission comme dommages liquides