

M. DAVIDSON: Effectivement. On se rait porté à croire que ceux qui ont réellement soumissionné ces travaux étaient au courant de ce qui pourrait arriver, ou du moins il semblerait que les seuls candidats à l'adjudication qui pouvaient prudemment devenir adjudicataires étaient ceux auxquels la commission avait donné à entendre qu'elle n'exigerait pas pareille garantie. Si les commissaires du Transcontinental avaient tenu à écarter la concurrence, elle ne saurait avoir adopté de meilleur moyen, et en réalité tel fut le résultat auquel cette manœuvre aboutit. Les deux tiers des travaux de construction du réseau, c'est-à-dire 1,133 milles furent réellement adjugés à trois entrepreneurs seulement et quatre compagnies d'entrepreneurs seulement furent candidats aux adjudications. Le résultat fut ce que tout le monde peut supposer: les soumissionnaires se limitèrent à une petite coterie, à un cercle fort restreint, de fait presque à trois heureux concurrents, bien que huit autres aient été admis au cénacle dans une certaine mesure. Les trois adjudicataires furent la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, la société Davis, et M. J. O'Brien et ses associés. A la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique fut adjugée l'entreprise de construction de 353 milles, à M. P. et J. T. Davis celle de 408 milles et à M. J. O'Brien et associés celle de 372 milles. On observera qu'un de ceux qui ont le plus largement bénéficié de cet arrangement fut M. M. J. O'Brien. Le député de Renfrew-sud (M. Graham) nous a informés qu'avant la légalisation des contrats, ils furent soumis à son approbation. Je ne prétends nullement que l'honorable député (M. Graham) ait usé de son influence pour faire adjuger à M. M. J. O'Brien et à ses associés nombre d'entreprises, et je ne veux pas non plus affirmer que M. M. J. O'Brien se soit cru l'obligé de l'honorable député, de l'ancien ministre des Chemins de fer pour cette bonne fortune. Mais il n'en est pas moins vrai que lorsque le grand cataclysme politique qui s'abattit sur le Canada en 1911 eut balayé du pouvoir le gouvernement libéral et enlevé à l'ancien ministre des Chemins de fer son comté de Brockville, quand il jeta un regard sur l'immensité des flots, à l'instar de la colombe de Noé, il chercha un endroit où il pût mettre pied, et il ne trouva pas de comté plus sûr dans tout le Canada que celui de Renfrew-sud, où M. J. O'Brien demeure et possède de grands intérêts.

Je le répète, cette manœuvre eut pour résultat de circonscrire notablement le nom-

[M. Davidson.]

bre des candidats aux adjudications. Je dois ajouter que, dans leurs relations mutuelles, ces adjudicataires usèrent des procédés les plus délicats, ils ne poussèrent pas l'incivilité au point de se concurrencer mutuellement; ils eurent cette rare générosité de veiller à la répartition à presque égale des milles de réseau à construire: à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, 353 milles; à la société Davis, 408 milles; à M. J. O'Brien et associés, 372 milles. On ne saurait user de plus de délicatesse; bien plus, dans leurs relations mutuelles, ils poussèrent l'exercice de la charité chrétienne au point de travailler volontiers les uns pour les autres à bien moins chers deniers que l'Etat lui-même. C'est, ainsi que l'adjudication du marché administratif n° 11 nous donne en spectacle la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour la même entreprise, la soumission Macdonell et O'Brien étant de 13 pour 100 inférieure à celle du Grand-Tronc-Pacifique. C'est là tout ce que Macdonell et O'Brien consentaient à offrir, quand il s'agissait de travailler pour le pays; mais lorsque la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique obtint l'adjudication, ils consentirent volontiers à se charger de l'entreprise et à payer au Grand-Tronc-Pacifique 5 pour 100 par-dessus le marché. Ils consentaient donc à travailler pour le Grand-Tronc-Pacifique à 18 pour 100 de moins que pour l'Etat. Et qu'arriva-t-il? La conséquence fut que les travaux de construction de ce réseau tombèrent entièrement aux mains des intermédiaires, et ces intermédiaires qui n'étaient pas en mesure d'exécuter les travaux, réussirent à les transférer à des sous-traitants, et à réaliser par là d'énormes bénéfices. D'ordinaire, les entrepreneurs s'attendent tantôt à réaliser des gains, tantôt à éprouver des pertes, et les hasards de la guerre veulent qu'un entrepreneur perde de l'argent dans certaines entreprises. Mais ce qu'il y a d'étonnant dans la construction du Transcontinental-National, c'est qu'il n'est pas une seule entreprise qui n'ait été lucrative pour l'entrepreneur, et quelquefois ils ont réalisé d'énormes bénéfices.

M. R. B. BENNETT: Même le Grand-Tronc-Pacifique, qui n'avait pas d'outillage pour l'exécution des travaux.

M. DAVIDSON: Ceux qui ont soumissionné ces travaux, n'avaient nullement l'intention d'exécuter eux-mêmes leurs entreprises; ils voulaient tout simplement colporter leurs contrats, les brocanter et réaliser ainsi de beaux bénéfices.

Voici en raccourci les résultats des diverses entreprises à cet égard. Une seule en-