

Lumsden, formula des accusations similaires, et à cette époque, le comité chargé de faire enquête sur ces accusations dégénéra en comédie à tel point que les députés conservateurs, membres de ce comité dûrent se retirer et le public fut loin d'approuver l'examen et l'enquête au sujet de ces accusations. Le public canadien est prêt à accueillir les raisons convaincantes et il est d'humeur à ajouter foi à ce rapport. A moins que les députés de la gauche ne réussissent à répondre victorieusement à ces accusations et à ces conclusions, le public ajoutera pleinement foi au rapport en discussion.

Je ne veux pas discuter par le menu les questions qui figurent au rapport; je me bornerai à une courte observation au sujet du mode d'adjudication des entreprises par l'ancien gouvernement. Je n'affirme pas qu'en adoptant ce mode d'adjudication des entreprises, la commission ait voulu fermer la porte à la concurrence. Je ne prétends nullement qu'elle ait visé à réserver ces entreprises à un cercle étroit d'amis jouissant de sa confiance. Je ne prétends nullement qu'elle ait voulu éliminer le commun des concurrents, mais force m'est bien d'avouer que si elle eût visé pareil but, elle ne pouvait adopter un meilleur moyen pour y parvenir que celui qu'elle a choisi à cet égard. Un exemple ou deux suffiront. Au lieu de diviser la ligne en petites sections, ce qui aurait permis à de petits entrepreneurs de soumissionner les travaux, elle a divisé les 1,800 milles en vingt-une sections, et une de ces sections comprenait au moins 150 milles. Aujourd'hui, le Gouvernement entreprend en Nouvelle-Ecosse des travaux de construction de chemins de fer se rattachant aux têtes de ligne d'Halifax. Il a l'intention d'y construire six milles de chemin de fer, et ces travaux sont fractionnés en trois entreprises distinctes.

Or, la commission en question a adjugé à chaque entrepreneur des sections de 150 milles. Bien plus, en nombre de circonstances on a décidé que les travaux se feraient en pleine solitude, en territoire inaccessible. On faisait appel à la concurrence pour des entreprises en plein désert, en territoire dénué de tout moyen de communication par voie ferrée. Le commun des mortels, en lisant ces avis d'adjudications, aurait naturellement supposé que ces avis étaient sincères et que l'heureux concurrent serait obligé de construire des lignes en rondins et de commencer la construction avant qu'on eût mis en marche les travaux des autres sections du réseau. En réalité il semblait que les initiés étaient au courant de tous les secrets, et ainsi un petit

nombre d'entrepreneurs furent en mesure de soumissionner les travaux de ces sections éloignées et d'ajourner ces travaux jusqu'après la construction des sections voisines, ce qui leur permit de réaliser d'énormes profits.

Mais le plus original et le plus stupéfiant des procédés adoptés pour écarter les concurrents, c'est bien la stipulation relative à la garantie à donner. Les avis d'adjudication annonçaient que le candidat à l'adjudication devrait faire un dépôt d'une somme importante en transmettant sa soumission et il était en outre stipulé que dans un délai de dix jours à dater de l'adjudication administrative il pourrait être obligé de déposer un autre cautionnement, à défaut de quoi, son premier cautionnement serait confisqué. Quand on demanda aux commissaires quel serait le chiffre du cautionnement qu'auraient à déposer les soumissionnaires en sus de la première garantie pécuniaire, la réponse fut qu'il leur faudrait produire le tiers du prix fixé au traité ou montant des travaux de l'entreprise.

J'ai prêté religieusement attention aux discours prononcés par les députés de la gauche, mais nul d'entre eux, que je sache, n'a encore réussi à nous dire pourquoi on a recouru à un procédé aussi insolite. La loi du pays dispose que lorsqu'une entreprise de l'Etat dépasse le chiffre de \$250,000, le soumissionnaire est tenu de faire un dépôt de 5 pour 100. Pourquoi donc, au nom du sens commun, obliger le soumissionnaire des travaux du Transcontinental à faire un dépôt de 33 et un tiers pour 100 du montant de l'entreprise? Lorsque la compagnie du Pacifique-Canadien conclut avec le Gouvernement le traité relatif à la construction de ce réseau, elle fut obligée de faire un dépôt de \$1,000,000, à titre de garantie pour l'exécution du traité, et lorsque la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique passa avec le Gouvernement le marché relatif à la construction de ce dernier, elle fut obligée de déposer un cautionnement de \$5,000,000, et M. Fielding se vanta de l'énormité de cette garantie pécuniaire; mais ici je ferai observer que si les commissaires du Transcontinental eussent imposé cette condition insolite, un des entrepreneurs d'une section du réseau aurait dû déposer la somme de \$4,336,000. Naturellement, jamais on n'exigera ce surcroît de garantie pécuniaire, mais tout de même le commun des concurrents aux adjudications n'étaient pas censés savoir cela.

M. R. B. BENNETT: Ils regrettent plus tard de l'avoir ignoré.