

16, le 31 décembre 1910, et l'entreprise n° 17, au mois de mars 1911.

Plusieurs mois après la signature de ces contrats, les MM. Davis, n'ayant pas encore commencé leurs travaux, le président de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique s'en plaignit amèrement à sir Wilfrid Laurier lui-même dans la lettre suivante qu'il lui adressa le 2 août 1909:

Montréal, 2 août 1909.

Mon cher sir Wilfrid,

Le 29e jour d'octobre 1908, les commissaires du chemin de fer Transcontinental national adjudèrent deux contrats pour la construction d'environ 204 milles sur les sections "D" et "E" du chemin de fer Transcontinental national. La première section avait son point de départ à l'extrémité ouest du contrat de l'Abittibi des frères Fauquier, dans la province de l'Ontario, environ à 100 milles à l'ouest de Cochrane, une distance de 104.24 milles; le deuxième contrat commençait à la terminaison du premier et rejoignait le contrat des frères Fauquier au nord du lac Nepigon, une distance de 100 milles. Aux termes de ces contrats l'ouvrage devait commencer immédiatement après l'exécution des conventions et on devait poursuivre les travaux incessamment et avec diligence jusqu'à leur achèvement, sous le surveillance personnelle des entrepreneurs, c'est-à-dire le 31 décembre 1910.

Ces travaux sont éloignés de toute communication de chemin de fer, l'endroit le plus rapproché se trouvant à 100 milles de Cochrane. Les prix auxquels ces travaux furent adjudés étaient très élevés et conséquemment suffisants pour permettre aux entrepreneurs de construire des chemins temporaires ou autres moyens de transport et se procurer les matériaux afin de commencer les travaux immédiatement. Au meilleur de notre connaissance il n'a été pris aucune mesure jusqu'ici pour commencer ces travaux, et tout indique bien que les travaux ont été adjudés à un prix très élevé à cause des difficultés du transport. C'est maintenant l'intention des entrepreneurs de faire parvenir leur matériel sur une partie du chemin temporaire des frères Fauquier, à l'aide duquel l'on complètera cette saison, disons environ 50 milles, et ils pourront transporter le matériel le long de l'emplacement de la voie jusqu'à leur propre section à cinquante milles de distance. Ce retard va contribuer largement au profit des entreprises et sans grand avantage en ce qui concerne le chemin de fer Transcontinental national, et à raison de ces faits, je demanderais que le Gouvernement annulât les contrats actuels et demandât de nouvelles soumissions qui peuvent sans aucun doute être obtenues à des prix bien moins élevés, surtout si l'on sait que les entrepreneurs pourront transporter leurs matériaux sur cette partie des travaux des frères Fauquier où il a été établi une voie ferrée.

Votre tout dévoué,

Chas. M. Hays.

Plus tard, M. Hays envoya une copie de cette lettre à M. Parent, demandant l'annulation des contrats et qu'une nouvelle demande de soumissions soit émise. M. Parent refusa d'agir, et nous n'avons pas connaissance qu'il y ait eu aucune pression d'exercée auprès des entrepreneurs afin de leur faire prendre des mesures pour hâter l'accomplissement de ces deux contrats.

[M. Sévigny.]

Il était du devoir de la commission du Transcontinental d'enlever ces deux contrats à Davis, et elle avait parfaitement le droit de le faire en vertu des clauses 8 et 20 des contrats. Cependant M. Davis fut encore protégé, et il est évident qu'à la commission il avait ses coudées franches, et qu'il était plus maître que ceux chargés de protéger l'intérêt public. Ces contrats ne furent pas enlevés à Davis, et le 16 septembre 1909, ils furent vendus par Davis à O'Brien, O'Gorman et McDougall. Ces messieurs s'engagèrent à payer à MM. M. P. et J. T. Davis 10 pour cent du coût total des travaux qui seraient faits sur ses deux entreprises.

La commission du Transcontinental, présidée par M. Parent, et le gouvernement libéral lui-même, approuvèrent ces deux transports. Cette jolie transaction avait donné à Davis, au mois d'octobre 1913, des profits nets s'élevant à la somme de \$740,000, et M. Davis n'avait même pas eu la peine d'enlever une pelletée de terre ni de donner un coup de pic.

Les deux exemples ci-dessus font voir le soin vraiment touchant que la commission du Transcontinental donnait à ses contracteurs, et c'est avec raison que la commission d'enquête nous rapporte que dans toute cette entreprise du Transcontinental, l'ancien gouvernement s'efforçait d'encourager l'extravagance et jamais l'économie.

Comment se fait-il que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ait encouragé ce gaspillage sans précédent? La raison en est bien simple, c'est que cette compagnie avait elle-même cinq contrats, c'est-à-dire 353 milles du Transcontinental à construire. Au 31 décembre 1911, cette compagnie avait des estimations du gouvernement pour une somme de \$15,365,000.

L'ancienne commission du Transcontinental traitait la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique avec la même extravagance que ses autres contracteurs, et si cette compagnie avait prêché l'économie, elle aurait eu elle-même à en souffrir dans les cinq contrats qui lui avait été accordés.

La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a fait des profits énormes sans prendre de risque, car elle a sous-loué tous ses contrats avec un profit de cinq pour cent, et au 31 décembre 1912, elle avait déjà reçu des bénéfices nets s'élevant à un somme de \$768,250, grâce à ce cinq pour cent. Les entreprises du Grand-Tronc-Pacifique octroyées par la commission du Transcontinental étaient les suivantes et furent exécutées par