

extraordinaires qu'on exigeait d'eux, et l'idée de répartir la construction de la plus grande partie de la voie en lots d'entreprises démesurés, tout cela a eu pour résultat de restreindre le nombre des soumissionnaires à cinq entrepreneurs seulement, pour 806 milles de la voie. Onze sociétés d'entreprise ont obtenu tous les travaux, qu'elles ont ensuite partagés entre plus de cent sous-traitants. Ces derniers auraient probablement soumissionné pour l'entreprise si elle eût été divisée en un plus grand nombre de lots et si l'on n'avait exigé d'eux que les garanties ordinaires demandées pour les autres entreprises de l'Etat. Ce qui prouve bien quels jolis bénéfices ont touchés ces onze sociétés d'entreprise, c'est qu'elles ont, paraît-il, réalisé \$8,800,000 sur les travaux concédés aux sous-traitants.

Ils disent qu'une division en plus petites sections aurait provoqué un plus grand nombre de soumissions et une plus grande concurrence. J'ai déjà entendu dire la même chose dans la Chambre. Ce qui est vrai, malgré tout, c'est que, dans notre siècle, les grands travaux ne sont pas entrepris de cette façon. La division d'entreprises en petites sections est chose du passé. On travaillait alors avec des chevaux, des râcloirs, des charrues, des pelles, des piques, des brouettes et des voitures. Aujourd'hui on emploie des excavateurs, des forets et des grues à vapeur. On offre l'ouvrage à faire par grandes sections. Pourquoi? Parce que l'outillage coûte tellement cher qu'un entrepreneur ne peut faire de soumissions pour une petite section, il n'y trouverait pas de profit. On a parlé du canal Welland. J'en sais quelque chose. On l'a fait construire par petites sections et par des centaines de petits entrepreneurs qui faillissaient en assez grand nombre pour tenir le Gouvernement dans des difficultés incessantes, au sujet de ces travaux. Que voit-on maintenant? On est à construire un nouveau canal. Il aura une profondeur de 32 pieds, d'immenses écluses et coûtera \$50,000,000. Il comptera neuf sections; elles coûteront, en moyenne, \$5,000,000 chacune, à l'exception d'une seule. Celle-ci n'a qu'un mille de longueur, mais elle coûtera \$10,000,000. Il a fallu adjuger en une seule section les travaux relatifs à cette dernière partie. Il y aura un couple d'autres sections; elles seront courtes, mais elles coûteront fort cher: plus de \$5,000,000, en moyenne. Eh bien, qu'est-il arrivé quand il a été question d'entreprendre ces travaux? Pas un petit entrepreneur de l'Ouest ou de toute autre partie du Canada qui n'ait demandé comment les travaux allaient être adjugés, et si ce serait par petites ou par grandes sections.

Plusieurs s'adressèrent à moi et je questionnai à ce sujet M. Weller, ingénieur en chef du canal, qui me répondit: Nous al-

lons certainement concéder ces ouvrages en sections assez étendues pour permettre à l'entrepreneur de rentrer dans ses frais de matériel, au moins, dans le cours des travaux. Et c'est bien ce qu'il fit. Il s'éleva de vives protestations. Le ministre des Chemins de fer eut maille à partir avec ses propres amis politiques, qui auraient voulu qu'il forçât M. Weller à diviser le parcours en courtes sections pour que les petits entrepreneurs eussent l'entreprise. M. Weller refusa et M. Cochrane, ministre des Chemins de fer et Canaux, à bon droit, l'approuva et déclara que la concession se ferait par sections étendues de manière à assurer l'exécution des travaux le plus rapidement possible.

C'est la seule manière dont un ouvrage de cette importance puisse s'exécuter. Cette entreprise est divisée en neuf sections.

Quatre seulement ont été adjudgées, mais on pratique le morcellement des entreprises et on continuera de le pratiquer toujours. Aucune entreprise de quelque importance n'a été menée à bonne fin sans recourir au morcellement. Voyez le canal de l'Erié qui relie Buffalo à Albany. La concession s'est faite par énormes sections et il ne s'est pas trouvé une section qui n'ait été sous-concédée, à peu près sur tout le parcours.

Examinons un peu ces soumissions. Je me propose de consigner dans le compte rendu des Débats les noms des adjudicataires, les chiffres de leurs soumissions, ainsi que leur comparaison avec l'évaluation de l'ingénieur et la soumission du soumissionnaire le plus voisin. La commission a prétendu que les soumissionnaires n'avaient été qu'en petit nombre, de sorte que l'entreprise avait été divisée entre quelques-uns, que la concurrence n'avait pas été active et que les entreprises avaient été adjudgées à des amis des membres de l'ancienne compagnie. Voici la liste des entreprises:

**Entreprise No 1:**

Evaluation de l'ingénieur, \$1,017,051.

Soumissionnaire le plus bas, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

Adjugée à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à \$989,895.

De \$28,000 moindre que l'évaluation de l'ingénieur.

De \$157,000 moindre que toute autre soumission.

Nombre des soumissionnaires, 2.

**Entreprise No. 2:**

Evaluation de l'ingénieur, \$326,341.

Soumissionnaire le plus bas, J. W. McManus Co. (à resp. lim.).

Adjugée à J. W. McManus Co. (à resp. lim.), à \$289,190.