

Construction du chemin de fer—
Cont. et No. 15.

18472. A-t-il été formellement autorisé depuis que vous avez eu charge du département ?—Oui ; depuis que M. Fleming a renouvelé son rapport, exposant les faits qui l'engageaient à recommander fortement ce changement, et le fait additionnel que, eu égard à la croyance où l'on était que le changement était déjà opéré, l'entrepreneur avait été obligé de se procurer un matériel roulant et un outillage considérables dont il n'aurait pas eu besoin autrement, et eu égard aussi au fait qu'il ne s'était pas préparé pour ces nouveaux ouvrages. Il en résulterait un retard sensible dans la construction de l'ouvrage si le changement n'était pas exécuté selon la recommandation ; c'est pourquoi, le gouvernement partageant l'opinion de M. Fleming, que le changement était grandement dans l'intérêt du public, je transmis la recommandation de celui-ci au conseil, et le changement fut dûment autorisé.

Le changement est dûment autorisé sur le rapport du témoin.

18473. Alors, il ne reste plus de doute à ce sujet ?—Non ; il n'y a plus à douter. La chose s'est faite par Ordre en Conseil tel que M. MacKenzie l'avait soumise au Conseil dans le principe, mais sans qu'on s'en soit occupé davantage.

18474. Veuillez nous dire les raisons qui ont déterminé l'entreprise de travaux dans la Colombie Anglaise ?—Je ne pense pas comprendre parfaitement.

CONTRATS Nos. 60-63, C. A.

18475. Y avait-il quelque motif particulier qui engageât nécessairement le Gouvernement à y faire entreprendre des travaux dans le temps où ils furent entrepris ?—Oui. Nous sentions qu'il était désirable de traiter toute cette question du chemin de fer du Pacifique-Canadien de façon à prouver que la politique du pays était de construire le chemin le plus rapidement possible, eu égard aux ressources publiques, depuis le Lac Supérieur jusqu'au Pacifique. Nous vîmes qu'une partie de chemin avait été localisée, les quantités prises avec assez d'exactitude pour que l'ouvrage pût être mis au concours, et nous exposâmes notre politique à ce sujet devant le Parlement, et nous déclarâmes que dès que par une exploration de la région de la Rivière aux Pins et de la Rivière à la Paix, nous aurions définitivement réglé quelle était la meilleure route pour le chemin de fer du Pacifique, nous nous engageions à donner une partie de la route à faire par contrat : et demandâmes au Parlement de nous autoriser à construire 125 milles dans la Colombie Anglaise.

La politique du gouvernement était d'assurer le public que le développement rapide de la région et la construction à court délai du chemin de fer canadien-Pacifique seraient encouragés et opérés avec toute la promptitude compatible avec les ressources publiques.

Nous nous fîmes autoriser à construire 125 milles. Nous nous engageions à commencer les travaux dans la Colombie Anglaise et à les pousser durant la saison ou durant l'année. Dans ces circonstances, dès que nous reçûmes le rapport de l'exploration que nous avions envoyée dans les passes de la Rivière aux Pins et de la Rivière à la Paix, et au Port Simpson, et que nous eûmes résolu d'adopter la voie conduisant à Burrard Inlet suivant l'engagement que nous en avions pris devant le Parlement dans la session précédente, nous donnâmes les contrats de Kamloops à Yale.

Autorisé à donner à l'entreprise 125 milles dans la Colombie Anglaise.

18476. Y a-t-il d'autres raisons que celles qui ont été exposées devant le Parlement, pour le choix de la Passe de la Tête Jaune et du terminus plus au sud ?—Non ; je n'en connais pas d'autres que celles qui ont été mentionnées devant le Parlement. Tout a été dit sur le sujet. Il y avait beaucoup de choses qui, selon nous, militaient en faveur du Port Simpson—de choisir une direction nord, mais il y avait d'autres circonstances qui nous engageaient à décider, toutes choses bien considérées, que la voie de Burrard Inlet eut été décidée, les contrats furent donnés de Kamloops à Yale.

Dès que la voie de Burrard Inlet eut été décidée, les contrats furent donnés de Kamloops à Yale.

TRACÉ DU CHEMIN DE FER.—

Plusieurs choses militaient en faveur du Port Simpson, mais le climat, les grandes pluies dans cette région, la longueur la

*Soumissions—**Contrats Nos. 60-63,**C. A.*

plus grande de la route et le fait qu'elle était 500 milles plus au nord des établissements de la Colombie Anglaise, firent pencher la balance du côté de Burrard Inlet.

Le coût primitif de la voie nord n'aurait pas été plus grand, mais l'exploration de la voie plus coûteuse 100 milles de plus à parcourir.

SOUSSIONS. —

Les travaux difficiles dans la Colombie Anglaise, rendaient nécessaire le partage de l'entreprise en quatre sections.

Dans chacun des quatre cas, le contrat a été donné au soumissionnaire le plus bas.

N'a jamais entendu dire qu'Onderdonk dût avoir un intérêt commun avec aucun des entrepreneurs.

dérées, que Burrard Inlet était l'endroit préférable, et ce qui nous décida par dessus tout, ce fut la nature mauvaise du climat dans la partie septentrionale du pays—et cet autre fait que toute la population et tout l'établissement dans la Colombie Anglaise se seraient trouvés à 500 milles environ au sud. La voie était plus longue. Il y avait une plus grande longueur de voie à construire, bien que n'entraînant point probablement de plus grandes dépenses—peut-être même moins grandes.

18477. Vous voulez dire : de plus grandes dépenses dans la construction originale ?—Dans la construction originale.

28478. Elle aurait pu être plus dispendieuse dans l'exploitation ?—Oui ; il aurait fallu parcourir 100 milles de plus, et nous n'aimions pas la nature de la région que la voie aurait à traverser avant d'atteindre la région des Prairies.

18479. Quand vous avez décidé de demander des soumissions pour les travaux dans cette partie du pays dont vous parlez, avez-vous discuté la question de savoir s'il vaudrait mieux donner l'ouvrage d'un bloc que le diviser en contrats séparés ?—Oui ; quand nous résolûmes de donner à l'entreprise les 125 milles de Kamloops à Yale, le conseil fit venir l'ingénieur en chef, et il y eut discussion au sujet du meilleur mode à adopter pour inviter des soumissions ; et après discussion et les exposés de l'ingénieur nous résolûmes de diviser l'ouvrage en quatre sections. Nous trouvions l'entreprise trop forte pour un seul contrat. Eu égard aux dépenses à encourir, et la nature très difficile des travaux, nous crûmes que l'entreprise serait si considérable qu'elle n'attirerait qu'une bien faible concurrence, et que par conséquent, il ne valait guère la peine de l'offrir d'un bloc, et que l'on courait meilleure chance de faire faire l'ouvrage à bon marché en le partageant en quatre sections, vu que ce mode entraînerait une concurrence plus active.

18480. Nous avons trouvé, par les dépositions et les pièces produites, que dans chacun de ces cas dans la Colombie Anglaise, le contrat a été réellement adjugé au plus bas soumissionnaire ?—Oui, dans chaque cas.

18481. Saviez-vous qu'il y eut, en aucun temps, des négociations entre M. Onderdonk et quelques-unes des personnes qui ont obtenu l'adjudication du contrat, tendant à le faire entrer plus tard dans l'entreprise ?—Non. Je l'ignorais entièrement ; et on ne m'a jamais fait savoir que rien de pareil se tramait entre eux.

18482. Vous rappelez-vous si vous vous trouviez à Ottawa quand ces soumissions ont été ouvertes ?—Je crois que j'étais absent. Si je me souviens bien, c'est M. Langevin, qui était pro-ministre dans le temps, qui les a ouvertes—je n'en suis pas certain. Non ; je ne dis pas qu'elles ont été ouvertes.

18483. M. Trudeau dit qu'elles ont été ouvertes en sa présence et en celle de M. Fleming et de M. Braun, et mises à la fois dans un paquet ?—Oui, quand je parlais tout à l'heure, je n'étais pas bien sûr qu'elles eussent été mises à part, ouvertes ou non, mais je pense qu'elles ont été ouvertes puis mises à part.

18484. Avez-vous pris part à la décision qui donnait les contrats, ou est-ce M. Langevin qui a conduit l'affaire ?—Non ; c'est moi qui ai conduit toute l'affaire.

*Soumissions—
Contrats Nos. 60-63,
C. A.*

18485. Il appert, des dépositions, que parmi les soumissions, il s'en est trouvé que l'on regarda comme irrégulières et qu'on ne voulut pas admettre au concours : vous rappelez-vous quelque chose à ce sujet ?—Oui, je me rappelle la chose parfaitement. Je me rappelle fort bien qu'il y en avait deux. Dans un cas, un chèque ou mandat n'accompagnait pas la soumission. Ceux qui ouvrent les soumissions ont reçu des instructions à cet égard : ils ne doivent s'occuper en aucune façon de celles qui ne sont pas accompagnées d'un chèque (l'absence de ce chèque était donc fatale dans ce cas) parce que, il est inutile de le dire, cela souleverait de graves et nombreuses objections. Il y avait un autre cas ; ceux qui étaient chargés du dépouillement ont rejeté celle-ci comme irrégulière et hors de concours—c'était une soumission qui avait été mise à la poste à Ottawa, mais qui n'avait été reçue que plusieurs heures après le temps fixé pour l'ouverture des soumissions. Cette question étant nouvelle, je la soumis à mes collègues, et après mûre discussion, nous décidâmes que cette soumission devait être rejetée, parce que nous croyions possible que, du moment que l'heure de l'ouverture était passée—du moment que l'heure était passée—les entrepreneurs se disent entre eux ce qu'étaient leurs offres, leurs chiffres ; et cela pourrait permettre à une personne de changer ses prix et puis de jeter sa soumission à la poste et de rendre ainsi la concurrence illusoire.

Deux soumissions irrégulières, l'une sans chèque ou mandat, et l'autre mise à la poste à Ottawa et reçue trop tard.

18486. Il paraît, comme matière de fait, que cette soumission qui fut reçue trois heures ou plus après le temps fixé pour la réception, a eu ses chiffres changés, et ce fait pourrait peut-être la rendre encore plus suspecte ?—J'ignorais cette particularité jusqu'au moment où je l'ai vu dans les dépositions données devant cette Commission. Je n'ai jamais examiné la soumission, car, dès que je rapportai les faits à mes collègues, il fut décidé que cette soumission ne pouvait pas être considérée comme une soumission régulière.

18487. Voulez-vous dire que vous avez pris la décision de rejeter ces soumissions et de les mettre hors de concours après votre retour à Ottawa ; ou bien la chose a-t-elle été faite par quelque subordonné de votre Département ?—Les subordonnés du Département n'avaient pas entré celle-ci sur la liste des soumissions qu'ils ont donnée, mais avaient écrit une note disant que telle soumission avait été reçue, et cela naturellement avait appelé mon attention sur le sujet. Bien que la soumission ne fut pas mise sur la liste, il y avait cette note qui fut soumise à mes collègues pour que le gouvernement avisât.

18448. Alors, la question n'a pas été finalement décidée par les subordonnés, mais c'est vous qui l'avez examinée ?—Pas du tout. Ils l'ont traitée comme irrégulière. Ils n'avaient pas le pouvoir de faire autre chose qu'un rapport de ce qu'ils croyaient juste, selon leur jugement.

18489. Avez-vous fait la connaissance de M. Onderdonk avant ou après l'adjudication des contrats ?—Je ne me rappelle pas au juste quand M. Onderdonk me présenta une lettre d'introduction de la part de M. Drummond. Je crois que c'était certainement après la réception de toutes les soumissions, mais je ne suis pas bien sûr du jour. Monsieur Onderdonk m'apporta une lettre d'introduction de la part du gérant de la Banque de Montréal, à Ottawa, dans laquelle se trouvait des recommandations très fortes de la part du gérant, je crois, de la Banque de Montréal dans quelque partie des Etats-Unis, et des éloges sur la posi-

Onderdonk présenté au témoin par le gérant de la banque de Montréal à Ottawa, qui disait que \$500,000 étaient déposés à son crédit.

*Soumissions—
Contrats Nos. 60-63,
C. A.*

tion élevée de M. Onderdonk comme entrepreneur, et des attestations de la part des maisons importantes et d'individus connus, de son habileté à conduire des travaux de cette nature, et la déclaration qu'il avait un dépôt de \$500,000 à la Banque de Montréal, à son crédit, qui serviraient de sûreté pour tous ouvrages qu'il pourrait entreprendre. Voilà dans quelle circonstance j'ai fait la connaissance de M. Onderdonk.

La lettre présentant M. Onderdonk au témoin était datée et a été reçue après le dépouillement des soumissions.

18490. Il semblerait que les soumissions ont été ouvertes le 25 novembre; la lettre de M. Drummond, dans le Livre Bleu, semble porter la même date; comme vous étiez absent d'Ottawa à l'ouverture des soumissions, cela pourra peut-être aider votre mémoire?—Cette présentation a dû avoir lieu après la réception des soumissions. Il est probable que j'ai vu M. Onderdonk antérieurement à sa lettre d'introduction. Je ne puis le dire positivement; je ne me le rappelle pas bien dans le moment.

Dans la première entrevue que le témoin a eue avec Onderdonk, ce dernier voulut savoir si le gouvernement s'opposerait à ce qu'il prit un intérêt dans ces contrats.

18491. Pouvez-vous dire s'il y a eu quelques négociations entre le Gouvernement et lui avant l'adjudication des contrats aux autres personnes?—Je ne le crois pas. Je crois que dans la première entrevue qu'il eut avec moi, il me demanda si le Gouvernement aurait quelque objection à ce qu'il devint intéressé dans ces contrats. Je lui dis que, autant que cela me regardait, le Département était toujours très désireux—et je ne doutais pas qu'il le serait, pourvu que l'on se base sur les soumissions les plus basses—de s'assurer les services des entrepreneurs les plus capables et des personnes les plus en mesure de mener à bonne fin les travaux; et que hautement recommandé qu'il était au Gouvernement, tant comme entrepreneur que comme homme possédant des ressources pécuniaires considérables, je pensais que l'addition de son nom renforcerait sensiblement la position des entrepreneurs et présenterait au Gouvernement la garantie de l'accomplissement du contrat.

18492. Vous compreniez qu'il avait de vastes ressources à sa disposition?—Oui; il me donna les noms du syndicat qu'il représentait et de ceux qui lui étaient associés.

18493. Est-ce à ces personnes que les contrats furent cédés plus tard?—Oui, aux mêmes, et finalement à D. O. Mills. De fait, je crois que M. Drummond, si je me le rappelle bien, m'a fourni les noms des personnes qui étaient associées à M. Onderdonk.

Le contrat est aujourd'hui donné, D. O. Mills représentant un syndicat possédant d'amples ressources.

18494. Croyez-vous que jusqu'ici il est toujours appuyé par ces personnes?—Le contrat est passé avec D. O. Mills.

1845. Lequel représente le syndicat?—Oui; représentant le syndicat de ces messieurs.

18496. Et les ressources de ce syndicat n'ont pas diminué depuis?—Le syndicat, que je sache, n'a pas faibli le moins du monde.

18497. Je veux dire: par suite de quelques membres qui se seraient retirés?—Non; pas le moins du monde, que je sache.

Le témoin ne connaît pas de négociations spéciales avec Purcell, Ryan & Goodwin, avant leur cession à Onderdonk.

18498. Pourriez-vous dire s'il y a eu quelques négociations spéciales avec quelques-uns des premiers entrepreneurs—Purcell, Ryan & Goodwin, par exemple, avant qu'ils aient consenti à céder leur contrat à M. Onderdonk?—Il n'y en a pas eu de la part du Gouvernement. Tout ce que j'ai dit à ces messieurs, c'est que le Gouvernement ne désirait pas de meilleurs entrepreneurs qu'eux, et tout ce que nous exigeons

Submissions—
Contracts Nos. 60-65,
C. A.

d'eux, c'était de signer le contrat qui leur avait été accordé ; ce qui fut fait en fin de compte. Quand ils ont demandé à céder le contrat, je renvoyai leur demande à M. Fleming avec prière de faire rapport, ce qu'il fit, recommandant la cession, et démontrant les avantages d'avoir l'ouvrage entre les mains d'un seul entrepreneur, pourvu que, comme la chose paraissait certaine dans ce cas, cet individu possédât des moyens et ressources suffisants, car, de cette façon, on ferait disparaître toutes les difficultés au sujet de l'accès aux travaux. M. Trutch qui avait été nommé l'agent de mon Département dans la Colombie Anglaise, se trouvant ici, je lui envoyai le rapport de M. Fleming et leur demande pour qu'il me donnât son opinion, et, dans son rapport, il fit ressortir avec force les avantages de confier les travaux à un seul entrepreneur possédant les moyens suffisants pour les exécuter, et les difficultés qui vraisemblablement s'élevaient au sujet de l'accès à ces travaux, si cette cession n'avait pas lieu. Je pense que vous trouverez le rapport de M. Trutch dans le Livre Bleu ; je parle de mémoire, mais je vous ai dit tout ce que je me rappelais à propos de ces deux rapports.

18499. Pourriez-vous dire s'il y a eu quelques négociations avec A. P. McDonald et autres aux fins de hâter l'arrangement avec Onderdonk ?
 —Aucune que je sache. On leur apprit quelle espèce de sûreté ils avaient à déposer entre les mains du gouvernement pour l'accomplissement du contrat, et que, cela une fois fait, nous serions prêts à passer le contrat avec eux.

18500. Quant à Kavanagh & Cie, il appert. du rapport dans le Livre Bleu, qu'ils n'étaient pas en mesure de déposer leurs sûretés au temps fixé par le gouvernement ?—Oui.

18501. Quelles raisons avait-on de leur accorder un délai ?
 Kavanagh vint me trouver, et me demanda si je voulais lui accorder un délai. Je lui dis : Non ; je n'ai pas le pouvoir de prolonger le temps, car il a été fixé par le Gouvernement, mais, dans les circonstances, je vous recommande de nouveau une personne sur laquelle vous pouvez compter pour vous aider à faire votre dépôt (laquelle personne il me nomma.) Je recommanderai que l'on vous donne deux jours de plus pour faire vos arrangements. Je fis en conséquence cette recommandation ; ces deux jours de délai furent accordés, et, si je ne me trompe, il revint me demander encore deux jours. J'en parlai de nouveau à mes collègues, et ils dirent que s'il était vraisemblable que nous puissions économiser \$33,000 en attendant deux jours, il vaudrait mieux attendre. Je crois qu'en rang de prix la soumission qui suivait celle de M. Kavanagh et à laquelle il nous fallait arriver, si nous refusions la sienne, était, si je me rappelle bien, de \$33,000 au dessus ; et nous accordâmes le délai de deux jours, lequel eut pour résultat son arrangement avec Onderdonk.

18502. Était-il entendu par le gouvernement, durant le temps de cette prolongation du temps fixé pour le dépôt des sûretés, que si le délai était accordé, M. Onderdonk aurait probablement la section entière ?—Non. On disposa d'abord de la soumission de M. Kavanagh, si je me le rappelle bien. Je n'en suis pas bien certain, mais il paraît que c'est la première qui ait été cédée à M. Onderdonk. s'il avait l'intention—J'ignorais où il allait trouver le besoin pour faire son dépôt, ni quelles mesures il prenait, jusqu'au moment, ayant reçu ces deux jours de délai, il me demanda de céder

*Soumissions—
Contrats Nos. 60-63,
C. A.*

sa commission à M. Onderdonk, et M. Onderdonk, dans le moment, voulait bien entrer dans le contrat ; mais le gouvernement ne savait rien de cette cession projetée jusqu'au moment où il en fut averti, ni moi non plus.

La distinction entre le cas de Andrews, Jones & Cie et celui de Kavanagh, dépend de l'urgence dans le premier cas.

1853. Dans cette circonstance, le gouvernement a accordé deux délais distincts à Kavanagh & Cie., tandis que dans le cas de Andrews, Jones & Cie., il a refusé positivement de donner un délai : Veuillez nous dire la différence qu'il y avait entre les deux cas?—La différence me semble bien claire. Dans un cas, le temps ne pressait point. Nous avions à cœur de donner une certaine somme de travaux à l'entreprise, mais il n'y avait pas d'urgence que le contrat fût passé ou l'ouvrage commencé ; et, dans l'autre cas, l'Ingénieur en chef m'avertit que le délai de quelques jours dans la passation du contrat allait entraîner en toute probabilité la perte d'une année pour l'ouverture de la voie entre le Fort William et la Rivière Rouge. S'il n'y avait pas eu une telle urgence, je ne doute pas que Andrews, Jones & Cie. eussent reçu la même considération. Ils ont reçu, en fin de compte, la même considération que M. Kavanagh, parce que, pratiquement, on la leur a montrée. Pendant qu'ils étaient à faire des efforts pour faire leur dépôt, nous les attendimes de quatre heures le samedi à six heures le mercredi suivant, et durant les deux derniers jours de cette attente, bien qu'ils n'ignorassent pas que tout dépendait de la promptitude de leurs démarches, ils n'ont pu, en apparence, compléter le dépôt qu'ils avaient fait le trois.

Les cas de Andrews, Jones & Cie et de Kavanagh ne sont pas du tout semblables.

1854. Il ne paraît pas que dans l'un ou l'autre de ces cas, les parties aient eu précisément la même chance ; ainsi dans le cas de Andrews, Jones & Cie., il n'y avait pas d'avis formel que le temps serait prolongé jusqu'à une date fixe, tandis que dans le cas de Kavanagh & Cie., ceux-ci furent notifiés formellement, et ils eurent du délai pour le dépôt de leurs sûretés, en sorte que les deux maisons n'ont pas été traitées de la même manière?—Je ne dis pas que ces entrepreneurs ont été traités exactement de la même manière, mais je dis qu'ils ont été traités aussi également que les circonstances le permettaient. Les cas n'étaient pas, si vous voulez bien me permettre de le dire, le moins du monde parallèles. Dans un cas, il s'agissait de la possibilité où se trouvait l'entrepreneur, non seulement de faire son dépôt, mais encore de se procurer les fonds considérables nécessaires à l'achat des approvisionnements pour cette grande entreprise qui était alors estimée, en chiffres ronds, à \$1,000,000 et pour l'exécution de laquelle le temps était relativement court ; et dans l'autre cas, quand même l'entrepreneur n'aurait pu en faire durant une année, la chose, dans l'opinion du gouvernement, n'aurait pas eu de conséquence bien appréciable. Tout dépendait, en grande partie, de l'accomplissement sûr et garanti du contrat dans un cas, et la déclaration faite devant moi par l'ingénieur que la perte de quelques jours—et j'avais toute raison de croire que s'ils ne pouvaient pas faire promptement leur dépôt, après l'avis qu'ils en avaient reçu, et l'espoir qu'ils devaient avoir que le contrat leur serait accordé, ou la probabilité de cette éventualité—s'ils ne faisaient pas leur dépôt, il n'y avait pas de probabilité que l'ouvrage pût se faire assez promptement pour que la voie fût ouverte comme le désirait le gouvernement. Dans l'autre cas, nous avions à accepter une soumission de \$33,000 plus élevée, ou bien à attendre que le soumissionnaire fût en mesure de faire un dépôt, ou

*Soumissions—
Contrats Nos. 60-63,
C. A.*

à faire des arrangements pour une section sur laquelle les travaux étaient bien plus faciles et pouvaient prendre moins de temps que d'autres travaux à faire pour s'y rendre.

18505. Si je comprends bien, vous dites que dans le cas de Kavanagh, le public ne risquait rien à accorder le délai demandé?—Il n'y avait pas de risque.

18506. Tandis que dans l'autre cas, c'était risquer l'intérêt public et retarder probablement le parachèvement de l'ouvrage?—C'est cela précisément. Voici la différence qu'il y avait, suivant moi, entre les deux cas. Je mentionnerai ici que, sentant l'odieuse de la tâche de décider cette question de temps et de prolongation, le gouvernement a passé un Ordre en Conseil, (lequel est lu ou communiqué à tous ces entrepreneurs) à l'effet que s'ils manquent de faire leur dépôt dans les huit jours après la réception de l'avis que le contrat leur a été accordé, leur dépôt, ainsi que leur soumission, est considéré absolument comme non avenu; mais dans tous ces cas, il n'y a pas eu d'avis de cette sorte.

Ordre en Conseil au sujet de la prolongation du temps.

18507. Il n'y avait pas de régie aussi sévère?—C'était affaire d'administration.

18508. On se guidait d'après les circonstances du temps?—Oui; c'étaient les circonstances qui décidaient, et aucun temps n'était fixé dans la spécification, à l'expiration duquel le dépôt avec la commission devenait non avenu si le soumissionnaire ne se conformait pas à la spécification, et ne déposait pas les 5 pour cent de sûreté sur la somme brute du contrat.

18509. Avez-vous raison de croire que quelque membre du Parlement, ou quelque employé dans aucun des départements, ait retiré quelque avantage direct ou indirect, par suite d'aucun de ces contrats dans la Colombie Anglaise?—Non; je ne sais absolument rien là-dessus, et je n'ai jamais eu raison de supposer qu'aucun membre du Parlement fût en aucune façon intéressé dans la cession des contrats à M. Onderdonk.

PRÉTENDUE INFLUENCE INDUE.

Ne sait pas qu'aucun membre du parlement ou employé public ait reçu aucun avantage direct ou indirect relativement aux contrats de la Colombie Anglaise.

18510. Y a-t-il encore autre chose se rattachant à ces ouvrages dans la Colombie Anglaise que vous désiriez expliquer?—Je dirai tout simplement que ce qui a décidé le gouvernement à permettre à M. Onderdonk de devenir le seul entrepreneur, c'est que ce monsieur étant un homme d'habileté et de ressources, ferait les travaux avec plus de soin, et à meilleur marché pour le public, que si les premiers entrepreneurs, ou plusieurs d'entre eux—dont les moyens n'étaient pas considérables—avaient eux-mêmes entrepris l'ouvrage; qu'ils seraient fait plus promptement et probablement à moindre frais pour le pays, parce que si des individus réunis entreprennent ces travaux à une aussi grande distance et demandant de fortes dépenses pour le matériel, sans posséder de très vastes ressources pécuniaires, ils se trouvent souvent entourés de difficultés, et il en résulte non seulement un retard, mais finalement une augmentation de dépenses pour le pays. Je crois que la ligne de conduite que nous avons suivie dans cette affaire était éminemment et de tous points dans l'intérêt du public, du moins à mon sens; c'était là l'unique motif qui nous a dirigés dans l'arrangement actuel.

CONSTRUCTION LE CHEMIN DE FER.

Le gouvernement en permettant à Onderdonk de devenir seul entrepreneur, n'a été mu que par la conviction que l'ouvrage se ferait mieux et à moins de frais.

18511. Y a-t-il encore autre chose que vous croyez utile d'ajouter à ce que vous avez déposé aujourd'hui?—Je ne vois rien que je puisse

Soumissions.

ajouter, mais je suis prêt à déclarer, sur mon serment, puisque je suis à faire ces exposés, que je ne crois pas qu'il fût possible de conduire les transactions dont s'enquiert cette Commission avec plus de droiture et avec un désir plus sincère de ne considérer en tout et partout que l'intérêt public, que ne l'a fait le département dont je suis le chef. Quant à ce qui me concerne personnellement, et je pense aussi, pour ce qui concerne mes collègues, nous désirions simplement faire faire ces travaux au meilleur marché possible, sans le moindre favoritisme ou envie d'avantager qui que ce fût.

18512. Désirez-vous ajouter quelque autre chose?—Non; je ne vois rien à ajouter.

OTTAWA, mardi, 7 décembre, 1880.

Hon. J.
Macdonald.

L'HON. JAMES MACDONALD, assermenté et interrogé :

PRÉTENDUE IN-
FLUENCE INDUE.

Par le Président :

18513. Vous êtes membre de la Chambre des Communes et du ministère?—Oui.

18514. Vous résidez à Ottawa?—Oui.

N'a directement ou indirectement aucun intérêt personnel dans les transactions se rapportant au chemin de fer du Pacifique Canadien.

18515. Avez-vous eu un intérêt dans aucune des transactions du chemin de fer du Pacifique Canadien?—Pas le moindre sous quelque forme que ce fût, si ce n'est l'intérêt qui découle de ma position de membre de la Chambre des Communes et de membre du Gouvernement.

18516. En avez-vous retiré, directement ou indirectement, quelque avantage personnel?—Pas le moindre.

Ne connaît pas de membre du Parlement ou d'employé public qui soit intéressé dans le chemin de fer Pacifique Canadien.

18517. Savez-vous si quelque membre du Parlement se trouve personnellement intéressé dans aucune de ces transactions?—Non.

18518. Savez-vous si quelques personnes attachées à quelqu'un des départements comme subordonnées sont intéressées dans ces transactions?—Je n'en connais pas, à l'exception de M. Chapleau; il y a eu des dépositions à ce sujet devant cette commission.

Ni personne en dehors du parlement qui ait reçu de récompense en échange de son influence.

18519. Savez-vous si quelques personnes non attachées aux départements ou au gouvernement, ont reçu quelque récompense en échange de leur influence auprès d'aucun des employés ou députés?—Je n'en connais pas.

CONTRAT No. 42.
N'a pas eu de conversation avec M. Shields au sujet des soumissions.

18520. En dehors de la preuve faite ici devant nous, savez-vous si un M. Shields a retiré quelque avantage en échange de l'influence qu'il prétendait avoir?—Non. Si vous voulez bien me le permettre: je fis pour la première fois la connaissance de M. Shields à l'époque où les soumissions se faisaient pour les contrats. Il se trouvait ici, et il me fut présenté, je crois, au Club, et je l'ai rencontré de temps à autre comme on rencontre les gens qui entrent au Club ou qui en sortent, mais je ne me rappelle pas avoir jamais eu de conversation avec M. Shields au sujet des soumissions qu'il faisait.

*Contrat No. 42.
Prétendue in-
fluence indue.*

18521. Savez-vous si quelques-unes des transactions relatives au chemin de fer du Pacifique Canadien ont été modifiées à raison de la part qu'y prenait M. Shields?—Non; je ne sais rien de tout cela, et je ne crois pas non plus qu'il y ait des transactions modifiées par suite de l'intervention de M. Shields.

Rien n'a été changé dans les transactions du chemin de fer du Pacifique par suite des démarches de Shields.

18522. Avez-vous eu, en aucun temps, raison de croire qu'on ait consulté quelqu'intérêt particulier de préférence à l'intérêt public, dans aucune de ces transactions?—Je n'en ai pas. Au contraire, je crois que jamais aucun intérêt n'a été préféré à l'intérêt public. Permettez-moi de dire un mot: Il y a eu un monsieur—M. Close, n'est-ce pas?—qui a été interrogé ici, et qui a dit que M. Shields avait mentionné mon nom à propos de certaine influence. Je désire déclarer simplement, bien que la chose n'ait pas beaucoup d'importance à mes yeux, que je crois n'avoir jamais vu ce monsieur. Je suis bien sûr que, en supposant que je l'aie vu, que, si je le rencontrais aujourd'hui, je ne le reconnaîtrais pas. En sorte que, personnellement, et pour ce qui me concerne, lui et moi, nous n'avons pu avoir de relations ensemble, pas plus sur ce sujet que sur d'autres.

Ne croit pas jamais avoir vu Close.

18523. Y a-t-il quelque'autre chose se rattachant au chemin de fer du Pacifique canadien que vous désiriez expliquer?—Rien; tout ce que je sais, je l'ai appris, de fait, par le rapport régulier du Commissaire des Chemins de fer, et ses rapports au Conseil Exécutif.

18524. Je ne veux pas vous parler des informations qui vous sont parvenues en votre qualité de Conseiller Exécutif; je ne crois pas avoir le droit de le faire, à moins que vous ne le désiriez?—Je dis simplement que je n'ai eu aucune relation, et je puis presque dire aucune conversation avec qui que ce soit durant le temps que ces étaient en souffrance après le dépôt des soumissions, si ce n'est, pour être strictement exact—peut-être devrais-je dire qu'il y eut une conversation avec qui que ce soit durant le temps que ces étaient en souffrance après le dépôt des soumissions, si ce n'est, pour être strictement exact—peut-être devrais-je dire qu'il y eut une ou deux personnes de ma propre province, qui m'étaient relativement étrangères, qui me demandaient, de temps à autre, quand devaient avoir lieu le dépouillement des soumissions, ou quelque chose comme cela; mais jamais elles n'ont cherché à obtenir de moi d'autres informations que celles que j'avais le droit légitime de leur communiquer.

Une ou deux personnes de sa propre province lui ont demandé quand les soumissions devaient être ouvertes; mais n'ont jamais cherché à obtenir que des renseignements parfaitement légitimes.

18525. Avez-vous usé de votre influence, en aucune façon, pour leur procurer quelque'avantage au détriment de quelqu'autre personne?—Jamais; je vous remercie bien de m'avoir posé cette question. J'ai pris tous les soins possibles pour qu'on ne pût proférer aucune plainte contre moi à cet égard.

N'a jamais usé de son influence en leur faveur.

RICHARD FULLER : continuation de son interrogatoire :

Fuller.

Par le Président :

TRANSPORT DES
RAILS.—
CONTRAT No. 18.

18526. Apprenant que vous étiez en ville, nous avons cru devoir vous faire venir pour vous donner l'occasion d'expliquer une partie de votre déposition antérieure. Vous comprenez que vous avez déjà prêté le serment des témoins?—Oui.

*Transport de rails—
Contrat No. 18.*

L'opposition parmi les bateaux lui a permis, l'année qu'il a soumissionné, de s'offrir en concurrence contre Kittson.

18527. Comment vous êtes-vous trouvé en mesure de faire des offres, en rivalité avec Kittson, pour le transport des rails dans la saison dont vous avez parlé dans votre interrogatoire précédent?—Il y avait, cette année-là, une opposition entre les lignes de bateaux à vapeur. Cette opposition était très vive; il n'y en a pas eu auparavant ni depuis.

18528. Entre quels points?—Sur la Rivière Rouge, entre les bateaux.

Deux voies ferrées de Duluth à la Rivière Rouge.

18529. En transportant les rails de Duluth vers l'Ouest, étiez-vous obligé de vous servir du chemin de fer Nord-Pacifique?—Pas nécessairement. Il y avait deux manières de se rendre à la Rivière Rouge.

18530. Il y avait aussi deux voies ferrées rivales?—Oui, dans le temps.

Les prix étaient bas cette année-là.

18531. Saviez-vous que, pour toutes les transactions importantes les prix étaient plus bas, dans cette saison que d'habitude, ou existait-il quelque combinaison au moyen de laquelle ces bateaux maintenaient les prix?—Non; les prix étaient bas cette année-là.

18532. Pourriez-vous nous donner une idée du taux ordinaire entre ces points sur la Rivière Rouge entre lesquels il fallait transporter ces rails?—Il serait difficile de dire quels étaient ces taux, vous savez, parce qu'ils variaient d'après les circonstances, je suppose, en sorte qu'il n'est pas facile de les préciser. Les marchandises et les voyageurs se transportaient, cette année-là, à bien meilleur marché qu'auparavant.

18533. Ils étaient donc plus bas cette année-là?—Oui.

18534. D'une manière marquée?—Oui.

Rails transportés entre Duluth et la Rivière Rouge à \$50 par wagon.

18535. Vous rappelez-vous quel était à peu près le prix du transport des rails par voie ferrée entre Duluth et ces points sur la Rivière Rouge?—Le transport des rails coûtaient, je crois, \$50 par charge de wagons.

18536. Et quelle quantité portait un wagon?—Dix tonnes. Les chemins de fer avaient peu de besogne cette année-là.

18537. Était-ce argent courant américain?—Oui; c'est tout argent courant américain.

C'est toujours la grosse tonne qu'on entend, à moins qu'on ne mentionne spécialement la petite tonne.

18538. Dans votre premier interrogatoire vous avez dit que vous entendiez que votre offre était pour la grosse tonne au taux nommé, dans votre proposition, et j'ai compris, d'après ce que vous avez dit, que vous supposiez que c'était l'usage d'entendre la grosse tonne quand il n'y avait pas de mention spéciale de la petite tonne?—J'ai toujours pris une tonne de rails pour être de 2,240 lbs à moins qu'il n'y eût une entente au contraire.

18539. Depuis que vous avez fait votre déposition, vous êtes-vous informé pour savoir comment d'autres l'entendent?—Oh! oui, comme de raison, je me suis informé de ce que d'autres prenaient pour une tonne.

18540. Eh bien, quelle est le sens général?—L'usage, c'est 2,240 lb, du moins quand il s'agit de rails, sur tout le continent. Ils se vendent par 2,240 lbs.

18541. Vous êtes-vous informé de ce que l'on entend par tonne pour d'autres fins, je veux dire pour le maniement et le transport?—Non.

18542. Est-ce tout simplement acheter et vendre?—Je sais qu'aux

*Transport de rails—
Contrat Nos. 12.*

usines on les vend pour 2,240 lbs. Le fer en barre et autre de cette espèce se vend à la livre ; mais je n'avais jamais entendu parler de 2,000 livres pour une tonne de fer de chemin de fer.

18543. Etes-vous toujours de la même opinion que vous étiez quand vous avez déposé la première fois, à savoir : qu'on n'a pas discuté votre offre avec vous ; que tout ce que vous avez reçu a été un simple avis qu'elle était entre les mains du Département ?—J'ai vu la lettre depuis, qui accuse réception de notre lettre, et c'est tout. Voilà tout ce qui s'est passé entre le département et moi à propos de cette affaire.

18544. On ne vous a pas demandé de quelle tonne vous parliez, de la grosse ou de la petite, ni d'autre particularité ?—Oh ! non ; c'est la dernière nouvelle que nous en ayons eue.

18545. Y a-t-il quelqu'autre chose se rapportant à cette affaire que vous désiriez expliquer ?—Non.

18546. Désirez-vous nous donner quelqu'autre renseignement touchant le chemin de fer du Pacifique Canadien ?—Non.

OTTAWA, mercredi, 8 décembre, 1880.

D. O. MILLS, assermenté et interrogé :

Par le Président :—

CONSTRUCTION DU
CHEMIN DE FER—
CONTRAT Nos. 60—
63, C. A.

18547. Où résidez-vous ?—A New-York et à San Francisco.

18548. Avez-vous quelque intérêt dans aucune des transactions se rattachant au chemin de fer du Pacifique Canadien ?—Oui, monsieur.

18549. Quel est cet intérêt ?—Je suis l'un des membres du syndicat formé pour exécuter ces contrats—pour les prendre—pour les exécuter—A, B, C et D.

18550. Vous voulez dire dans la Colombie Anglaise ?— Dans la Colombie Anglaise, et comme le représentant de ce syndicat ; tous les contrats sont en mon nom.

18551. Nous apprenons qu'ils nous ont été cédés comme le représentant de ce syndicat, par M. Onderdonk ?—Oui.

18552. Les travaux ont-ils progressé suivant les exigences du contrat, d'après ce que vous en savez ?—Oui, d'après ce que j'en sais.

Les travaux ont progressé suivant les exigences du contrat.

18553. Veuillez nous dire en peu de mots et aussi exactement que vous le pouvez, ce qui a été fait, depuis le commencement, sur ces contrats ?—L'ouvrage a commencé dès que les contrats ont été passés, et il a été poussé avec toute la vigueur possible dans cette contrée. Les tunnels ont été commencés et progressent—quelques-uns d'entre eux—deux, au moins, sont à peu près terminés, et le matériel et l'outillage pour tout l'ouvrage sont rendus sur les lieux, ou du moins la plus grande partie. Il a fallu faire beaucoup plus au commencement de cet ouvrage, probablement, là-bas qu'ici, parce que l'ouvrage se faisait entièrement à même ses propres ressources, pour ainsi dire, dans cette contrée, à l'endroit des machines. Il nous fallait faire venir les hommes de bien loin, et l'outillage et le matériel demandaient une perfection que je n'ai

Etat et progrès des travaux.

Construction du chemin de fer—
Contrats Nos. 60-63.
C. A.

jamais trouvée nécessaire nulle part ailleurs, à ma connaissance. Ainsi, il a fallu fournir notre propre poudre de mineur, et louer des matières explosives et les machines à forer les tunnels, et ainsi du reste. Il fallait aussi s'assurer des approvisionnements pour tous les travailleurs et, jusqu'ici, l'ouvrage a été commencé et tracé avec l'idée de pousser toutes les sections avec vigueur ou du moins nous faisons notre possible pour que les travaux soient terminés à l'expiration du temps marqué aux contrats.

Le contrat sera exécuté au temps voulu. 18554. Avez-vous quelque raison de douter que vous remplirez le contrat dans le temps voulu?—Non; c'est tout simplement une question de main-d'œuvre.

18555. Voulez-vous dire : pour vous procurer les hommes?—Oui; autant que je puis le voir, la question est là.

18556. Avez-vous eu de l'expérience personnellement dans les travaux de chemin de fer?—Je n'ai jamais eu beaucoup d'expérience dans la construction; mon expérience est celle d'un propriétaire qui fournit les fonds nécessaires à la construction d'un chemin de fer; mais cette expérience est obtenue surtout de la construction de chemins dans lesquels j'avais de grands intérêts au jeu.

18557. Avez-vous eu l'occasion de juger s'il était désirable que les travaux de grande importance fussent faits par un seul entrepreneur ou par plusieurs?—Je ne pourrais que consulter ici mon jugement dans les affaires pour l'appliquer à votre question.

18558. Et qu'est-ce que votre jugement vous porterait à conclure?—Pour résoudre cette question à ma manière, il serait peut-être à propos de relater comment cet ouvrage a été entrepris.

Comment le témoin et ses collègues devinrent intéressés dans ces contrats.

18559. Comme vous voudrez?—En sa qualité d'ingénieur, M. Onderdonk présenta cette entreprise à quelques-uns de ses amis au nombre desquels je me trouvais, et pleins de confiance dans la capacité, l'habileté et les talents d'ingénieur de M. Onderdonk, et le sachant capable de mener à bonne fin les travaux, nous consentimes à nous joindre à lui et à former ce que nous appelâmes un syndicat pour éviter le nom d'associés. Nous formâmes un syndicat, et M. Onderdonk vint au Canada pour obtenir ces contrats—c'est-à-dire pour les soumissionner et j'aidai M. Onderdonk dans les plans qu'il avait formés. M. Onderdonk vint ici autorisé par nous à soumissionner ces contrats. En même temps, nous lui dîmes que nous ne croyions pas qu'il fût désirable de n'en obtenir qu'un seul; qu'il était très important que ces contrats fussent aux mains d'un même entrepreneur, et si la chose n'était pas praticable, eh bien! nous ne désirions avoir rien à faire avec l'entreprise. Nous concevions—du moins notre opinion dans cette affaire était—que ces sections s'avoisinant l'une l'autre, et toutes présentant de grandes difficultés, la concurrence pour la main-d'œuvre et pour d'autres choses serait très préjudiciable à tout intérêt individuel. Toutes ces sections pouvaient se faire, sous un seul entrepreneur, avec beaucoup plus d'économie, et sans qu'il lui fallût faire de la concurrence à d'autres personnes qui voulaient faire comme on fait au milieu d'une petite population, pour ainsi dire, ou dans un endroit où l'on est obligé de faire venir les travailleurs du dehors, peut-être à grands frais. Une fois que vous auriez les hommes sur les lieux, les autres entrepreneurs mettraient leurs services à l'enchère. Tous, naturellement, trouveraient de la difficulté à les

Tous les contrats pouvaient se faire sous un seul entrepreneur, avec le maximum d'économie.

Construction du chemin de fer—
Contrats No. 66-63,
C. A.

faire venir. C'était l'un des côtés de la question ; et la question de l'exécution des différentes sections avec profit, était l'autre point à considérer—que l'on ne pouvait passer d'une section à une autre, l'emplacement étant si difficile, sans avoir la possession de celles qui se trouvaient plus bas. Par exemple, si vous n'étiez pas en possession des sections plus basses pour travailler, vous ne pouviez pas prendre les autres avec avantage, ou si vous aviez A et C, comme nous les avions dans le principe, B et D, si les entrepreneurs n'étaient pas en bons termes avec vous, vous seraient très préjudiciables ; du moins c'était ce que nous pensions. Cet argument et d'autres encore nous portèrent à croire qu'il était de toute importance que celui qui aurait une ou deux de ces sections eût aussi toutes les quatre ; et une fois entrés dans l'entreprise, nous avions à cœur, naturellement, d'obtenir le reste des sections.

Les différents contrats ne pouvaient se faire avec profit, à moins que l'entrepreneur n'eût le contrôle de tout.

18560. Avant la réception finale des soumissions, savez-vous s'il y a eu quelques négociations tendant à quelque but particulier, comme à la vente à M. Onderdonk, ou à quelqu'autre objet différent de celui qu'aurait eu chaque personne si elle avait soumissionné dans son propre intérêt ?—Non ; je ne sais rien de cela. C'est M. Onderdonk qui a conduit tout ce qui s'est fait ici ; mais je ne pense pas qu'il y ait eu de négociations. M. Onderdonk est certainement venu ici avec des offres tout à fait indépendantes, lesquelles nous avaient été soumises d'abord ; nous les avons agréées et l'avons autorisé à les faire au nom du syndicat.

SOUMISSIONS—

18561. Étaient-ce des soumissions dans le principe, ou étaient-ce des enchères sur les contrats, après qu'ils avaient été adjugés à d'autres auparavant ?—Comme je comprends c'étaient des soumissions d'abord.

18562. Ma question tendait à m'assurer si vous savez qu'il y a eu quelques offres ou arrangements, avant que les soumissions eussent été reçues finalement par le gouvernement, par lesquelles d'autres parties soumissionnaient dans leur propre intérêt en apparence, mais réellement dans l'intérêt de M. Onderdonk ou du Syndicat ?—Je ne connais pas d'autre négociation que celle qui a eu lieu après que les enchères ou soumissions ont été déposées.

Ne connaît pas de négociations avant l'envoi des soumissions.

18563. Voulez-vous nous faire entendre que, dans toute cette affaire, vous êtes d'opinion que l'ouvrage se ferait plus efficacement par un seul entrepreneur, ou une seule association d'entrepreneurs, que s'il était partagé entre plusieurs entrepreneurs ou associations d'entrepreneurs en parties distinctes et séparées ?—Décidément ; c'était mon opinion dans le principe, et les travaux ultérieurs l'ont confirmé.

18564. Y a-t-il eu quelque changement dans l'état des affaires, depuis que vous êtes devenu pour la première fois le cessionnaire de ces contrats, qui ait rendu la position du gouvernement moins avantageuse—je veux dire, par exemple, si aucun membre du syndicat s'est retiré, ou si les sûretés sont moins élevées qu'elles ne l'étaient au commencement ?—Les sûretés sont certainement plus élevées qu'au commencement, et le gouvernement a dû voir sa position raffermie, car cette affaire a nécessité le placement de grandes sommes d'argent. Il y a sur les lieux un matériel beaucoup plus considérable que ne prévoyait le syndicat.

Sûretés plus élevées que lorsque le contrat est passé entre les mains du témoin et de ses collègues.

18565. N'y a-t-il pas eu d'arrangement formel au moyen duquel le gouvernement a libéré quelque personne ou quelque propriété ?—Non, ni personnes ni propriétés libérées.

monsieur.

Soumissions—
 Contrat No. 60-63,
 C. A.

18566. Y a-t-il quelqu'autre chose que vous désiriez ajouter, par voie d'explication?—Je ne vois rien autre chose, si ce n'est que le syndicat, ayant entrepris ces travaux, est bien décidé de les mener à bonne fin, et nous avons l'espoir qu'ils progresseront rapidement, pourvu que nous puissions nous procurer la main-d'œuvre que nous nous efforçons d'avoir. Ce ne seront certainement pas les moyens pécuniaires qui feront défaut pour pousser les travaux avec vigueur jusqu'au bout.

Nicholson.

F. NICHOLSON : continuation de son interrogatoire :

SOUMISSIONS—
 CONTRAT No. 42.

Par le Président :—

18567. Vous avez été interrogé déjà, et vous comprenez que vous êtes toujours sous serment?—Oui.

18568. Quand vous avez déposé la première fois, vous n'aviez pas toutes les pièces qui existaient, à ce que vous disiez : vous les êtes-vous procurées depuis?—Oui ; j'ai quelques télégrammes.

18589. Veuillez les produire ? Donnez-les nous dans l'ordre chronologique, s'il vous plaît. Lisez-les à la suite l'un de l'autre et dans l'ordre de temps qu'ils ont été envoyés?—Celui-ci est date de Brooklyn, Mars le 1er.

Télégramme à Morse disant que Andrews, Jones & Cie refusaient l'ouvrage.

" A GEORGES D. MORSE, Toronto ;

" Andrews, Jones & Cie ont décidé qu'ils ne prendront pas l'ouvrage, car ils trouvent le délai trop court.

(Signé) " J. N. SMITH. "

(Exhibit No. 286.)

18570. Savez-vous si votre maison ou quelqu'un au nom de votre maison, a envoyé une réponse à ce télégramme?—Oui ; je crois qu'il y a eu une réponse, mais je n'en ai pas la copie.

18571. A quel effet?—Les pressant de déposer leurs sûretés.

La maison du témoin néanmoins les engage fortement à faire leur dépôt.

18572. Nonobstant cette première décision, voulez-vous dire que vous les pressiez de faire des efforts pour effectuer leur dépôt?—Oui ; qu'ils nous mettaient dans une position difficile, que nous avions déjà pris des arrangements pour nos sûretés ; et puis, au dernier moment, nos arrangements terminés pour les autres \$100,000, le temps expira.

18573. De qui teniez-vous qu'une réponse avait été envoyée à ce dernier télégramme?—Je crois que c'est de M. Morse qui me l'apprit.

18574.—Votre maison a-t-elle reçu une réponse?—Oui ; je crois que j'ai la réponse. Elle est datée de Brooklyn, 1er mars, 1879 :

Réponse de Smith.

" A. G. D. MORSE, Toronto :

" Verrons parties lundi, et télégraphierons ce qu'elles feront."

(Signé) " J. N. SMITH. "

(Exhibit No 287.)

18575. Quelle est la communication suivante qui a été envoyée à Smith ou par lui, ou par quelqu'autre en son nom?—Il n'y en a pas eu d'autre de J. N. Smith. J'en ai une autre venant de M. Marpole à mon adresse qui probablement traite du même sujet. Elle est datée de Toronto, le 6 mars. J'en ai une autre adressée à J. N. Smith.

*Submissions—
Contrat No. 24.*

18576. Quelle est la date de la communication qui a suivi immédiatement la première entre votre maison et la branche de New-York ?—Ce télégramme est à l'adresse de J. N. Smith venant de notre maison et daté de Toronto, 3 mars 1879 :

“ A J. N. SMITH, 23 rue Nassau, New-York, ou 265, Avenue Clifton, Brooklyn.

“ Dépôt fait pour Morse & Cie. ; pressez vos amis de déposer de suite. Rencontrons Nicholson à Ottawa, mercredi.”

Télégramme de Morse & Cie à J. N. Smith.

(Exhibit No. 288.)

18577. Nicholson : c'est vous ?—C'est moi, oui.

18578. Etiez-vous, à cette date, le 3 de mars, à Ottawa ou à Toronto ?—Je me trouvais à Ottawa.

18579. Savez-vous s'il est venu une réponse à ce télégramme de la part de la branche New-Yorkaise de votre maison ?—Je n'en sais rien.

18580. Quelle est la communication suivante sur le sujet, soit entre aucun des membres de la branche New-Yorkaise et vous, ou aucun des membres de votre maison ?—La communication est de Toronto, adressée à A. J. Thompson, qui était l'un des associés de la maison.

18581. Où était-il ?—Il était à Ottawa. Ce télégramme est daté du 6 mars 1879 :

“ A A. J. THOMPSON, Hotel Windsor, Ottawa :

“ Banque Impériale a télégraphié Tupper. Argent déposé ce matin. J'ai télégraphié Macdougall et vous en même temps.”

Télégramme de Morse à Thompson.

“ G. D. MORSE.

(Exhibit No. 289.)

18582. Savez-vous si M. Morse a reçu sur le sujet une réponse d'Ottawa ?—Il est bien probable qu'il y en a eu une.

18583. En avez-vous trouvé une copie.—Je n'en ai pas de copie, mais je suis passablement certain qu'il y a eu une réponse.

18584. Pourriez-vous dire à quel effet ?—A l'effet que l'on faisait ici tout ce qu'il était possible de faire pour obtenir un délai.

18585. C'était le 6 mars, n'est-ce pas ?—Le 6, oui.

18586. Avez-vous quelque autre télégramme ?—J'en ai un autre daté le 6 de mars, de Toronto :

“ A F. NICHOLSON, Windsor House, Ottawa :

“ Servirait-il à quelque chose de déposer l'argent tel que convenu hier ? Répondez vite.”

Marpole à Nicholson, le 6 mars 1879, demandant si cela servirait à quelque chose de déposer le reste de l'argent.

“ R. MARPOLE.”

(Exhibit No. 290.)

18587. De quel argent parlait-on là, selon vous ?—Le reste des \$200,000.

18588. Était-ce là la même somme au sujet de laquelle M. Shanly avait télégraphié ?—C'est la même somme, oui.

18589. Ce télégramme au sujet des troisièmes \$50,000, n'était-il pas le quatrième et le dernier ?—Je crois que son télégramme était le dernier. Si vous voulez bien consulter le Livre Bleu, je crois que vous lirez : “ Arrangement pris au sujet du reste de la sûreté.”

*Soumissions—
Contrat No. 42.*

18590. Cela ne me paraît pas très-clair ; les deux premiers dépôts de \$50,000 ont été faits à la Banque de Montréal un samedi, bien que la nouvelle n'en ait été communiquée au gouvernement que le lundi, ce qui serait le 3 ; j'ai compris, d'après ce qu'ont dit d'autres témoins, et d'après le Livre Bleu, que le 5 mars M. Shanly télégraphia que Morse & Cie, auxquels il était associé, "seront prêts à compléter les sûretés requises et à en faire le dépôt demain matin," parlant comme de raison du 6. "Ces arrangements sont faits, mais je ne pourrai expédier les certificats par la malle de ce soir. Cela vous agréé-t-il ? Répondez, s'il vous plait. J. D. Morse."—Oui.

Le télégramme de Marpole parlait des arrangements pris pour déposer le reste de la sûreté.

18591. Ce dépôt pouvait être celui des dernières \$50,000 ou des dernières \$100,000 ?—Je ne saurais dire, mais je suis sûr que c'est à cela que ce télégramme faisait allusion.

18592. A celui de M. Shanly, voulez-vous dire ?—Oui.

18593. De quelle somme M. Shanly s'occupât, vous croyez que c'est de cette somme que parlait cette dépêche ?—Je le crois, oui.

18594. Ainsi, cette communication vous a été faite le 6, et il vous demande ensuite de cela s'il servirait à quelque chose de faire ce dépôt ?—Oui.

Compris par le télégramme du 6, que l'argent n'avait pas été déposé, mais qu'on avait pris des arrangements pour le faire.

18595. Eh bien, avez-vous compris par là que le dépôt n'avait pas encore été fait le 6—qu'un arrangement avait été réglé, mais que l'argent n'avait pas été déposé, en réalité ?—Oui. Je reçus un télégramme la nuit précédente disant que des arrangements avaient été pris, et qu'on avait télégraphié à Sir Charles Tupper à cet effet, mais je ne puis mettre la main sur ce télégramme. Je crois que ce télégramme à M. Thompson ferait voir quels arrangements avaient été pris la nuit précédente.

18596. Voulez-vous nous faire entendre que, pour ce que vous connaissez de cette transaction, les arrangements nécessaires ont été pris pour que le dépôt fût fait le 6, mais que, en réalité, il n'y en eut pas de fait ?—Eh bien ; autant que je puis comprendre, l'arrangement était pris avec la banque.

18597. Qu'ils feraient le dépôt ?—Oui ; qu'ils feraient le dépôt, mais qu'il était trop tard pour la malle de ce soir-là ; que le dépôt se ferait le lendemain matin—et que les certificats seraient expédiés à Ottawa le lendemain matin.

18598. Savez-vous aujourd'hui si, comme matière de fait, l'argent avait été déposé en réalité—je parle des dernières \$100,000—ou si tout simplement il avait été pris des arrangements pour le faire ?—Je ne jurerais pas si le dépôt avait été fait ou non, parce que j'étais alors à Ottawa.

18599. Mais n'était-il pas convenu par cet arrangement avec votre maison que vous rempliriez tous les engagements à compte de ces \$100,000 qu'on s'était procurés ?—J'ai toujours compris qu'il en était ainsi.

18600. Voulez-vous parler de sûretés déposées à la Banque sous forme d'argent ?—Oui, d'argent comptant ; tout était prêt pour cela.

Les deuxièmes \$100,000 n'étaient pas déposées.

18601. Vous devez voir, sans doute, qu'il y a une différence, n'est-ce pas ?—L'argent n'était pas déposé.

18702. A votre connaissance, y a-t-il eu dépôt sur ces deuxièmes \$100,000 ?—Non, il n'y eut pas de dépôt.

*Submissions—
Contrat No. 42.*

18603. Mais il était réglé que, si l'on exigeait un dépôt d'argent l'argent serait déposé plus tard—est-ce là ce que vous voulez dire?—Oui, c'est là ce que je veux dire.

18604. Alors, voulez-vous que nous comprenions ceci : que, d'après les faits, en réalité la somme de \$100,000 avait été déposée à la Banque de Montréal, et qu'il avait été arrêté par arrangement que les autres \$100,000 pouvaient être déposées, si cela était nécessaire, mais comme cela n'eut servi de rien, la somme n'a pas été déposée en réalité?—Je ne saurais dire si c'étaient \$100,000 ou \$150,000 qui avaient été déposées déjà.

18605. Eh bien, en ce qui concerne le déficit, quel qu'il ait pu être, vous comprenez qu'il n'a pas été déposé effectivement, mais qu'il avait été arrangé, qu'il le serait, si la chose était nécessaire?—Oui ; je suis persuadé que cela était ainsi.

18606. Y a-t-il quelques autres télégrammes ou communications par écrit, ou aucune chose comme cela, se rapportant à cette affaire, que vous croyiez importantes pour la présente enquête?—Non ; je ne vois rien—rien qui me tombe sous la main pour le moment.

18607. Avez-vous quelque autre chose?—Non, rien.

18608. En examinant ce télégramme à J. N. Smith, daté du 3 mars, je n'y vois pas de nom : par qui, croyez-vous, a-t-il été envoyé?—Par G. D. Morse ou Morse & Cie., je ne sais pas trop si c'est par le premier ou les derniers.

L'HON. JOHN HENRY POPE, assermenté et interrogé :

Hon J. H. Pope.

Par le Président :—

**PRÉTENDUE IN-
FLUENCE INDUE.**

18609. Résidez-vous à Ottawa?—Oui, à l'heure qu'il est.

18610. Vous êtes, je crois, membre du gouvernement?—Oui.

18611. Avez-vous eu quelque intérêt—intérêt pécuniaire—dans aucune des transactions du chemin de fer du Pacifique canadien?—Non.

N'a aucun intérêt pécuniaire dans aucune des transactions du chemin de fer du Pacifique ; il ne connaît pas non plus aucun membre du parlement ni aucun employé du gouvernement qui y soient concernés pécuniairement.

18612. Savez-vous si quelque membre du parlement y est intéressé?—Non.

18613. Ou quelque employé dans aucun des Départements?—Non, personnellement, je n'en connais pas.

18614. Vous voulez dire que, personnellement, vous n'en connaissez pas?—Non.

18615. Connaissez-vous, autrement que par la preuve qui a été donnée devant cette Commission, quelque personne qui ait un intérêt dans le résultat des transactions?—Non ; je n'en connais aucune.

18616. Avez-vous vous-même, personnellement, administré, en aucun temps, les affaires du Département des Travaux Publics?—Oui.

18617. Et durant ce temps, vous avez pris la direction de tout ce qui concernait le chemin de fer du Pacifique canadien?—Oui.

*Construction du chemin de fer—**Contrat No. 42.*

Durant son administration du département, le contrat 48 a été donné, et le transport de Fraser & Cie à Manning & Cie (contrat 42) a eu lieu.

18618. Veuillez nous mentionner une de ces affaires?—Le contrat de Ryan a été adjugé, à l'ouest de Winnipeg, durant mon temps—100 milles. La cession de Fraser & Cie à Manning & Cie de leur intérêt dans la section B.

18619. A propos de cette dernière transaction, parlez-vous du temps où Manning, McDonald & Shields sont devenus les seuls propriétaires du contrat aux lieu et place de l'association combinée dont ils n'avaient formé qu'une partie?—Oui.

18620. En sorte que Fraser, Grant et Pitblado, la branche de la maison à la Nouvelle Ecosse, se sont retirés durant le temps que vous étiez chargé de cette affaire?—Oui.

18621. Y a-t-il quelque autre matière d'importance?—Non; je ne vois rien autre chose qui se rattache au chemin de fer du Pacifique Canadien.

SOUMISSIONS—

CONTRAT No. 48.

18622. Lorsque ce contrat de Ryan a été donné, entendiez-vous adjudger le contrat?—Oui, après l'ouverture faite des soumissions.

18623. Je crois que, dans ce cas, il n'y avait qu'une seule soumission au-dessous de celle de la personne qui obtint le contrat?—Une.

18624. Celle de M. Hall?—J'oublie le nom dans le moment. C'était quelqu'un des environs de Trois-Rivières; je ne sais pas.

Hall, le plus bas soumissionnaire après Ryan, refusa de prendre le contrat.

18625. Savez-vous pourquoi M. Hall n'a pas eu le contrat?—Parce qu'il comprenait lui-même qu'il n'était pas en mesure de le remplir, et il m'écrivit une lettre.

18626. Devons-nous comprendre que cet acte était purement volontaire de sa part?—Certainement.

Les chiffres de Hall étaient si bas qu'il n'aurait pas pu remplir le contrat.

18627. Avez-vous eu connaissance de quelque arrangement au moyen duquel il a retiré quelque avantage de sa retraite?—Non; je sais qu'il n'y en avait pas. En premier lieu, il semblait qu'il ne sût pas ce qu'il faisait. C'était la soumission d'un homme qui ne savait pas du tout ce qu'il faisait. Ses chiffres étaient trop bas, et j'étais parfaitement convaincu qu'il ne pourrait pas remplir le contrat. Il n'avait jamais été que contre-maitre. Je m'informai du capital qu'il possédait, et il me dit qu'il n'avait pas grand'chose—\$2,000 ou \$3,000, ou quelque chose comme cela. Ce n'est qu'au bout de trois ou quatre jours que j'ai pu savoir qui il était et où il était. Personne ne le connaissait; je finis par découvrir qui il était, je le fis venir, et au bout d'une semaine il se convainquit qu'il ne pouvait pas entreprendre l'ouvrage. Il y a eu quelque malentendu relativement à ce contrat. On répandit le bruit qu'il y avait eu un changement dans le contrat, après qu'il avait été annoncé en premier lieu—on ne parlait plus de clôtures, et les bâtisses étaient retranchées et ne formaient plus partie du contrat. On disait que ces changements intervertissaient la position relative des soumissionnaires, ce qui était erroné. Changements ou non, ces deux soumissions restaient les mêmes.

Rumeurs de changement dans le contrat après qu'il avait été annoncé de façon à intervertir la position relative des soumissionnaires sans fondement.

18628. La position relative n'était pas altérée par suite de ces retranchements?—Non, pas en ce qui regarde ces deux soumissions. Si on avait eu à s'occuper des autres soumissions, l'ordre relatif aurait pu être interverti, mais nous n'avions pas à rechercher plus loin.

18629. La soumission de Ryan aurait été la plus basse, à l'exception de celle Hall?—Oui.

*Submissions—
Contract No. 48.*

18630. Et celle de Hali aurait été la plus basse, changements ou non?—Oui.

18631. Savez-vous s'il s'est jamais plaint de ce qu'il n'avait pas obtenu le contrat?—Non; il ne s'en est jamais plaint.

18632. Et, d'après ce que vous en savez, pouvait-il prendre le contrat quand même?—Il était parfaitement convaincu qu'il ne pouvait pas l'entreprendre. Hall était convaincu qu'il ne pouvait avoir le contrat.

18633. Quant à l'affaire Manning & McDonald—je parle de la section B, contrat 42—le changement opéré dans cette maison a-t-il eu l'effet d'affaiblir la position du gouvernement?—Non; je ne le pense pas. Il y en avait d'autres qui entraînaient pour remplacer ceux qui sortaient. CONTRAT No. 42.

18634. C'était la substitution et non l'abandon de quelques-unes des parties n'est-ce pas?—C'est cela. Il y avait un homme qui passait pour avoir autant de ressources pécuniaires ou davantage—je ne me rappelle plus s'il y en avait un seul ou plusieurs--mais Peter McLaren entra. Il n'en était pas auparavant. La cession à Manning & Cie n'a pas affaibli la maison.

18635. Vous dites donc que la position du gouvernement n'a pas été du tout affaiblie par ce changement?—Non.

18636. Y a-t-il quelque autre affaire que vous rappeliez avoir contrôlée pendant votre administration du Département?—Pour le chemin de fer du Pacifique?

18637. Pour le chemin du Pacifique?—Non; je ne me rappelle rien en particulier dans le moment.

18638. Avez-vous pris quelque part dans ces avances d'argent faites à M. Whitehead en vertu du contrat 15?—Oui. CONTRAT No. 15.

18639. Il paraît qu'il a demandé qu'on lui remit une partie de la retenue que le gouvernement avait entre les mains?—Oui, je ne crois pas qu'il ait reçu de moi, mais nous achetâmes—si je me rappelle bien, nous primes une lettre de vente d'une partie de son matériel d'équipe. Je n'aime pas à préciser sans rafraîchir ma mémoire, mais je crois que c'était pendant mon temps. Prent une lettre de vente sur le matériel d'équipe de Whitehead.

18640. Le ministre des chemins de fer nous a dit que, en deux circonstances, Whitehead a obtenu des avances jusqu'à la somme de \$40,000, chacune, et que lors de la deuxième avance, la première se trouvait remboursée en partie?—Oui, à peu près remboursée. Ce n'était pas une avance proprement dite. C'était un achat et une lettre de vente. Whitehead avait presque tout remboursé la première avance avant de recevoir la seconde de \$40,000.

18641. Mais comme garantie seulement?—C'était une vente régulière. Le matériel n'a pas été pris en garantie; il a été réellement vendu au gouvernement.

18642. Nous avons appris, d'après les témoignages que ce n'était pas tant une vente absolue qu'une avance sur son matériel, par la raison qu'on disait la première avance remboursée en partie?—La manière ordinaire de faire une avance est de prendre le matériel d'équipe pour garantie. Je ne voulais pas faire cela.

18643. Ainsi, vous n'avez eu affaire qu'à une de ces avances, ou à plus?—Je suis porté à croire que je n'ai eu affaire qu'à une seule.

18644. D'après ce que vous vous rappelez, dans l'affaire que vous

*Construction du chemin de fer—
Contrat No. 15.*

Mackintosh n'a jamais vu le témoin au sujet du contrat 15.

avez dirigée, vous demandiez une cession—non une cession conditionnelle?—Pas une cession conditionnelle, une cession absolue.

18645. Vous rappelez-vous si cette transaction a été négociée par M. Whitehead lui-même, ou par M. Mackintosh comme son agent?—Je n'ai jamais vu M. Mackintosh. Je n'ai vu que M. Whitehead. Je n'ai jamais vu d'autre à ce propos : Il se trouvait ici depuis bien longtemps dans un grand embarras. Il ne paraissait pas être un homme d'affaires, et semblait ne pas trop savoir où il allait, mais il voulait une avance sur son matériel, et il n'avait absolument rien pour prouver qu'il avait pour un seul sou de matériel sur les lieux, rien que sa propre parole, et, comme de raison, je ne pouvais me rendre à sa demande. Entre temps, ses travailleurs s'étaient mis en grève. Je lui fis avoir de nos employés, quelque chose, je crois, comme 130 ou 140 wagons et cinq locomotives.—Je ne sais plus s'il y avait encore autre chose.

18646. Savez-vous si, dans aucune des affaires se rattachant aux transactions avec M. Whitehead, M. Mackintosh a obtenu quelque avantage par suite de l'influence qu'il passait pour avoir auprès de quelque ministre ou de quelque député?—Je ne sais rien du tout à ce sujet. Personnellement, jamais M. Whitehead ne m'a dit un mot de cela. Il ne m'a jamais dit que M. Mackintosh se mêlait du tout de ses affaires, à lui Whitehead. Je n'ai jamais vu, d'aucune manière, M. Mackintosh à propos de certe transaction.

18647. Alors, nous comprenons que vous dites que vous n'avez jamais appris d'aucune source que M. Mackintosh devait retirer quelque avantage de l'influence qu'on lui supposait auprès d'aucun ministre?—Je l'ai su d'ici seulement—de ce qui a été déposé à ce sujet devant cette commission.

Croit que Macdougall lui a parlé une fois de Whitehead.

18648. Mais de toute autre source?—Non; je crois que M. Macdougall m'a parlé une fois. Je crois que M. Whitehead s'est adressé à lui.

18649. Vous voulez dire : qu'il vous a parlé des intérêts de M. Whitehead?—Je le crois.

18650. En quelle capacité croyez-vous que M. Macdougall se soit adressé à vous pour parler de ce sujet?—J'ai compris qu'il était le procureur de M. Whitehead; je n'en savais rien. Je croyais qu'il était son conseiller légal, mais je n'en savais rien non plus. M. Whitehead se trouvait alors dans de grands embarras. Les gens à qui il devait ici le menaçaient; et ses travailleurs là-bas s'étaient mis en grève. Il était entouré de grandes difficultés.

L'avance faite à Whitehead était dans l'intérêt public.

18651. Depuis cette avance à M. Whitehead, avez-vous eu raison de croire qu'il n'était pas dans l'intérêt public qu'il reçût cette avance?—Non.

18652. Vous êtes donc toujours d'opinion que la chose était convenable?—Certainement.

18653. Qu'il ne demandait pas là une faveur déraisonnable?—Peut-être demandait-il quelque chose que nous n'étions pas obligés de faire; mais je crois que tout gouvernement, autant qu'il le peut faire sans risque, devrait aider les entrepreneurs. C'est ce que je ferais encore demain si un entrepreneur se trouvait gêné; et que j'aurais l'espoir qu'il

Construction du
chemin de fer—
Contrat No. 15.

viendrait à bout de son entreprise. Je l'aiderais dans la mesure de la garantie qu'il offrirait.

18654. Croyez-vous aujourd'hui que l'intérêt public n'a pas eu à souffrir de cet arrangement ?—Pas le moins du monde.

18655. Pourriez-vous dire maintenant si vous aviez quelque intérêt à ce que telles ou telles personnes obtinssent le contrat pour la section A ou à la section B, à l'Est de la Rivière-Rouge ?—La section A ou B ?

18656. Je parle des contrats 41 et 42—le contrat Marks et Connee, qui était A, ou le contrat Fraser, Manning et Grant, qui était la section B ?—Je ne crois pas que ce soit là une question bien gentille à me poser : vous avez l'air d'insinuer que moi, officier de la loi et membre du gouvernement, je puis être intéressé dans un contrat comme celui-là ?

18657. J'ai pris sur moi la responsabilité de vous poser la question ; vous pouvez prendre sur vous celle d'y répondre ?—Sans doute que je n'y avais aucun intérêt ; il était tout à fait impossible que j'y fusse intéressé. Je ne pouvais pas soumissionner, et je ne pouvais pas non plus m'intéresser, personnellement, à ce contrat, ni en faveur de qui que ce fût.

18658. Eh bien ; maintenant que vous avez répondu à ma question, je puis vous dire ceci : qu'aucun de nous n'avait l'idée ou le désir d'insinuer que vous êtes intéressé, mais nous voulions vous donner l'occasion de déclarer ce qu'il en était ; ce n'est qu'après mûre réflexion que nous posons ces questions, non pas avec l'intention d'insinuer rien de mal, mais dans l'intérêt public, et avec le désir d'embrasser tout le champ de notre enquête ;—savez-vous si M. Shields a exercé quelque influence auprès de quelque ministre de la Couronne pour obtenir l'un ou l'autre de ces contrats ?—Non ; je n'en sais rien.

18659. Savez-vous si quelque membre du Parlement était directement ou indirectement intéressé à ce que telle ou telle personne obtint ces contrats ?—Non ; je ne sais rien de cela.

18660. Est-il à votre connaissance qu'aucune personne ait obtenu quelque avantage, ou promesse d'avantage par suite de l'influence qu'elle avait, ou qu'elle passait pour avoir auprès de quelque membre du Parlement ou quelque ministre ?—Non.

18661. Y a-t-il quelque autre matière se rattachant à ce chemin de fer que vous désiriez expliquer ?—Non.

18662. Désirez-vous ajouter quelque autre chose ?—Non.

OTTAWA, samedi, 9 avril 1881.

SANDFORD FLEMING, assermenté et interrogé :

Par le Président,

18663. Depuis quelle période de temps avez-vous été l'ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique ?—Depuis le printemps de 1871 jusqu'au printemps de 1880.

Fleming.

EXPLORATIONS, 1871

Ingénieur en chef du chemin de fer Pacifique Canadien, depuis le printemps de 1871 jusqu'au printemps de 1880.

Explorations: 1871.

18664. Résidiez-vous à Ottawa à l'époque de votre nomination?
--Oui.

18665. Aviez-vous été antérieurement dans l'emploi du gouvernement?
--Oui.

18666. En quelle qualité?—J'ai été auparavant, et j'étais alors, Ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial.

18667. Votre nomination a-t-elle été faite par un Ministre ou par un Ordre en Conseil?—Elle m'a été transmise par le Ministre des Travaux Publics. Je pense qu'il y a eu un Ordre en Conseil, mais je n'en sais pas exactement la teneur; je pense qu'il y en a eu un, mais je ne me rappelle plus la teneur.

18668. Cet Ordre en Conseil était-il accompagné d'instructions à votre adresse concernant vos fonctions?—Il n'y avait que des instructions verbales.

Instructions verbales d'exécuter les conditions de l'acte d'Union avec la Colombie Anglaise.

18669. Quelles étaient-elles?—Elles m'enjoignaient, généralement parlant, d'accomplir les conditions et dispositions de l'Acte d'Union avec la Colombie Anglaise, en ce qui concernait le chemin de fer du Pacifique.

D'abord, de trouver où le chemin de fer était praticable entre Otrawa et la Pacifique; en second lieu où l'on pouvait construire la meilleure route.

18670. A quoi cela vous engageait-il, selon votre opinion?—A rechercher, en premier lieu, si un chemin de fer était praticable entre le siège du Gouvernement ici et la côte du Pacifique, et, en second lieu, où l'on pourrait trouver la meilleure route. Il s'agissait de m'assurer si la voie était ou non praticable. On supposait que cette voie était praticable quand a été passé l'Acte incorporant la Colombie Anglaise dans la Puissance du Canada.

Enjoint de prendre la direction des explorations, et de faire pour le mieux.

18671. Admettant que l'on pût trouver une voie praticable, vous a-t-on enseigné sur l'objet final de cette voie—c'est-à-dire, si elle devait être une voie payante ou profitable, ou seulement pour servir à relier entre elle certaines parties du pays, sans égards aux résultats pécuniaires?—Mes instructions ne disaient rien de cela. Autant que je puis me le rappeler, mes instructions m'enjoignaient tout simplement de prendre la direction des explorations, et de faire pour le mieux.

1872. Vos subordonnés étaient-ils nommés par vous ou par le gouvernement?—Mes subordonnés étaient nommés par le gouvernement, avec mon concours.

James A. Rowan venait de suite après le témoin.

18673. Qui commandait immédiatement au-dessous de vous?—Le premier était James H. Rowan, qui avait été précédemment un employé du gouvernement dans le Département des Travaux Publics. On me l'a envoyé.

18674. Lui avez-vous donné, dès le commencement, les instructions qui devaient le guider dans sa part des travaux?—Oui.

18675. Vous rappelez-vous quels sont les premiers principes que vous avez adoptés pour la gouverne des opérations sous votre contrôle?—J'aimerais à vous expliquer (vous paraissez désirer cette information) la nature de mes premières relations avec le chemin du Pacifique.

Le témoin explique la nature de sa relation avec le chemin du Pacifique.

18676. Veuillez bien le faire—En avril, 1871, commençames relations officielles avec le projet du chemin de fer du Pacifique. C'était à la fin de la Session qui avait vu passer l'Acte admettant la Colombie Anglaise

dans la Puissance. Comme l'une des conditions de l'Union était la construction du chemin de fer du Pacifique, et que cette voie fût commencée et parachevée dans un nombre d'années restreint, il devenait urgent de se mettre immédiatement à l'œuvre, et je fus prié d'agir comme ingénieur en chef. Je m'étais déjà occupé de cette question de relier, au moyen d'un chemin, l'Atlantique au Pacifique, en traversant le territoire britannique. Dix années avant le temps dont je parle la presse du pays avait déjà discuté ce projet avec vigueur et persistance. Il y a vingt ans le public s'en préoccupait déjà beaucoup. Quelques-uns des organes de l'opinion publique demandaient la construction immédiate d'une communication, alors même que les Territoires du Nord-Ouest étaient encore sous le contrôle de la Compagnie de la Baie Hudson. J'y songeais moi-même, et comme bien d'autres, je croyais que j'avais le devoir de communiquer mes idées au public. Un écrit de ma main sous forme de brochure fut publié en avril 1862, et il reparut plus tard, avec d'autres documents sur le sujet, dans la Pièce parlementaire No. 83, de la Province du Canada, pour l'année 1863. Je parle de cette publication parce qu'elle exprime les idées que j'avais alors sur les grandes difficultés qui se présentaient, et je dirai qu'elles ont été citées chaque année tour à tour par les membres du Sénat et des Communes, des deux côtés politiques, depuis que l'on a commencé de discuter sur le chemin de fer du Pacifique. J'y exprimais mes vues sur la question de communication avec le Pacifique, suivant les connaissances que j'avais il y a vingt ans. Je connaissais bien peu dans le temps la contrée intermédiaire. Tout en me prononçant pour une voie ferrée continue, j'en faisais voir les proportions gigantesques, et j'indiquais les énormes difficultés à surmonter. Ayant ainsi de bonne heure donné ma plus sérieuse attention à ce sujet, et m'étant efforcé d'arriver à une appréciation de la tâche herculéenne projetée, il n'est pas surprenant que j'aie hésité quand le gouvernement me pria de prendre la direction du chemin de fer du Pacifique. Je me sentais incapable d'une telle tâche, sachant bien qu'elle était immense et entourée d'obstacles. Ce n'est qu'après les instances les plus flatteuses que je fus entraîné à accepter cette charge d'Ingénieur en chef. Je voyais bien que c'était là une position à laquelle un homme de profession pouvait consacrer sa vie au service de son pays, et j'acceptai ces fonctions onéreuses et la responsabilité qu'elles entraînent, bien déterminé à ne rien négliger pour prouver la praticabilité de ce grand projet national, et pour pousser l'entreprise par tous les moyens en mon pouvoir restreint. Maintenant que j'ai terminé mes remarques préliminaires concernant ma relation avec le chemin de fer du Pacifique et ma nomination par le gouvernement au printemps de 1871, je suis prêt à répondre, du mieux que je pourrai, à toute question que vous me poserez, et ce sera pour moi un grand plaisir de communiquer aux Commissaires tous les renseignements dont je dispose.

L'esprit public se préoccupait depuis plusieurs années du projet d'une route transcontinentale.

Essai sur le sujet en 1862.

Fit voir les difficultés qu'il fallait vaincre.

A hésité de prendre la direction du chemin du Pacifique, se croyant incapable d'une telle tâche.

18677. Nous rappelez-vous si vous avez adopté certaines règles généraux, avant de commencer vos opérations, pour la direction et le contrôle de l'entreprise?—Oh! oui; j'étudiai soigneusement la question, et je fixai certaines règles générales. Le témoin fixa des règles pour le contrôle des travaux.

18678. Pourriez-vous nous dire en peu de mots quelles règles gouvernaient les opérations?—Je ne pourrais peut-être par le faire tout au long ni bien exactement, car il y a bien longtemps de cela; sans rafraîchir ma mémoire, je ne crois pas pouvoir le faire dans le moment.

Explorations: 1871.

18679. Vous mentionnez dans un rapport de 1874, l'adoption de règles générales?—Oui, je suppose que ce sont les règles que je traçai pour moi : page 10 du rapport officiel de 1874. Le premier rapport annuel imprimé pour l'information du Parlement, est daté du 10 avril, 1872. Les règles qui me gouvernaient y sont, je crois, énoncées. Oui ; à la page quatre de mon rapport de 1872, elles sont définies tout au long, commençant au deuxième paragraphe du haut.

La première chose est de bien connaître la région.

18680. Ce rapport, si je comprends bien, décrit les opérations, mais je vous demandais tout à l'heure quelles règles générales gouvernaient les opérations — c'est-à-dire, si vous aviez adopté quelques règles avant le commencement des opérations?—La première chose à faire était de bien connaître la contrée. Il y avait des centaines de milles dont on ne voyait pas trace sur les cartes. Nous nous occupâmes d'abord de nous assurer des traits caractéristiques de cette contrée. Aux deux extrémités elle était boisée—couverte d'épaisses forêts—et il a fallu les explorer avec le secours des instruments. C'était là ce que je voulais d'abord : acquérir la connaissance pratique de la contrée.

Dans les circonstances il était désirable de faire des arpentages.

18681. Avez-vous trouvé tout d'abord qu'il serait bon de faire généralement des examens avec les instruments?—Dans les circonstances, oui. Si nous avions eu amplement du temps devant nous pour faire les explorations, je m'y serais pris d'une façon toute différente ; mais on m'informa que la construction devait commencer dans les deux ans, et considérant la grande distance qui séparait les deux extrémités de la ligne et les obstacles presque insurmontables qui barraient la voie, à en croire les rapports de différentes personnes, il devint nécessaire de se procurer des données exactes de la contrée que devait traverser la voie projetée. J'avais lu dans le rapport du capitaine Palliser qu'il était inutile de chercher une voie pour un chemin de fer dans le territoire britannique à travers les Montagnes Rocheuses. Je voyais aussi dans d'autres rapports que la contrée entre Ottawa et la région des prairies était impraticable pour la construction d'un chemin de fer, et généralement, plusieurs croyaient que ces rapports disaient vrai. Il était nécessaire de vérifier les faits.

Palliser et d'autres avaient dit qu'il était inutile de chercher une voie pour un chemin de fer à travers les Montagnes Rocheuses.

18682. Dois-je comprendre que vous dites qu'à l'époque où vous avez commencé le système des mesurages, vous aviez raison de douter, d'après ce que vous aviez lu dans les rapports de Palliser et d'autres, qu'on pût trouver une voie?—Ce n'étaient pas des opinions qu'il me fallait, mais des faits. Je voulais connaître des faits relativement à la contrée.

Mais le témoin ne doutait pas qu'on pût trouver une voie.

18683. Je croyais que vous disiez tout à l'heure que ce que d'autres gens avaient dit ou écrit avaient laissé une certaine impression dans votre esprit?—Personnellement, je n'avais aucun doute qu'on pût trouver une voie, mais d'autres disaient le contraire.

18684. Dites-vous cela pour prouver que ce que d'autres avaient dit ou écrit avaient laissé une impression dans votre esprit?—Comme de raison, ces opinions avaient du poids.

18685. Vous laissaient-elles sous l'impression qu'on pouvait obtenir une voie praticable?—Elles me faisaient voir davantage la nécessité de surmonter les difficultés signalées. Le pays s'était engagé à construire une voie de quelque sorte.

18686. Si je comprends bien, vous dites que la question admettait un doute, parce que certaines personnes avaient dit et écrit qu'il y avait des obstacles—insurmontables en apparence?—Oui.

18687. Vous dites que le capitaine Palisser et d'autres avaient déclaré qu'il était impossible de trouver une voie: ai-je raison de croire, d'après ce que vous dites, que ces opinions vous ont fait une impression?—Je ne pouvais pas dire si elles étaient fondées ou erronées, mais étant d'une nature confiante, j'avais grand espoir que ces personnes se trompaient; et j'avais le plus grand désir de le prouver.

Il était très désirable de prouver qu'on pouvait construire une voie à travers les Montagnes Rocheuses; l'une des raisons qui lui fit adopter le mesurage avec les instruments.

18688. Est-ce pour cela que vous avez adopté dès le commencement le mesurage par les instruments?—C'est l'une des raisons.

18689. Parce qu'il y avait quelque raison de douter que l'on pût trouver une ligne?—C'était l'une des raisons, mais la raison principale était le temps restreint pour commencer l'ouvrage.

18690. Si le temps n'avait pas été si restreint; quel plan auriez-vous adopté?—Si le temps n'avait pas été restreint, j'aurais agi d'une manière toute différente; au lieu de mettre à l'œuvre des partis d'ingénieurs qui coûteraient cher (parce que je les croyais habiles) pour faire les mesurages avec les instruments, j'aurais fait faire des explorations—une reconnaissance de toute la contrée avant de faire les frais d'un arpentage avec les instruments.

Si le temps n'eût pas été limité, il aurait commencé par faire une exploration.

18691. En vous servant ici de mot exploration, voulez-vous qu'on l'entende comme dans votre rapport de 1877; vous y fîtes la définition technique des différents examens?—Précisément.

18692. Ainsi, c'eût été le meilleur système à adopter, si le temps n'eût pas été si restreint?—Indubitablement: c'était le meilleur.

18693. Pourquoi, si le temps n'avait pas été si court, ce système aurait-il été préférable à l'autre?—Il aurait épargné beaucoup d'argent—il eût été moins dispendieux.

DES EXPLORATIONS auraient épargné beaucoup d'argent.

18694. De quelle façon aurait-il épargné de l'argent?—En ce qu'un parti d'explorateurs coûte bien moins qu'un parti d'arpenteurs.

18695. Je suppose que c'est un seul côté de la question: les explorations auraient-elles été aussi efficaces; une épargne d'argent, si elles n'étaient pas aussi efficaces, aurait été un piètre avantage? Pour certains objets, elles ne l'auraient pas été.

18696. Je vous demande donc si ce système eût été préférable à l'autre dans le cas où vous auriez été moins pressé par le temps?—L'exploration nous aurait donné une idée générale de la contrée, et nous aurait fait voir si nous aurions été justifiables d'en courir les frais d'un arpentage avec les instruments.

Les explorations auraient démontré si l'on était justifiable de faire les dépenses d'arpentages avec les instruments.

18697. Aurait-il été avantageux de s'assurer de cela avant de commencer?—Oui; c'eût été d'un grand avantage.

18698. Où est le désavantage de commencer par des arpentages avec instruments?—Les derniers prennent plus de temps; les explorations auraient pu se faire beaucoup plus rapidement que les arpentages avec instruments.

Les explorations, en outre, auraient été faites plus rapidement que l'arpentage.

18699. Dites-vous que l'arpentage avec instruments prend plus de temps, et que la raison qui vous a fait adopter ce système était que le

Explorations: 1871.

temps était court?—Ils demandent plus de temps pour parcourir la contrée, mais une fois terminés, les informations qu'ils fournissent sont d'une nature plus satisfaisante.

Il arrive par fois qu'un arpentage avec instrument, là où il n'y a pas eu d'exploration, se trouve être tout à fait inutile. 18700. N'arrive-t-il pas souvent que, si vous commencez l'examen par des arpentages avec instruments sans qu'il y ait eu une exploration préalable, l'arpentage instrumental se trouve sans effet, et tout à fait perdu, c'est-à-dire, de nulle valeur, parce que vous rencontrez des obstacles qui sont insurmontables?—Oui, quelquefois.

18701. Croyez-vous que, dans les occasions où vous avez commencé par un arpentage instrumental, une simple exploration eût été suffisante, n'eût été le peu de temps disponible?—Je ne crois pas qu'elle l'eût été dans tous les cas, parce que ces explorations n'auraient pu se faire que par la voie naturelle des cours d'eau, et que ces derniers ne suivent pas toujours la direction que nous voulions prendre. Si vous prenez la contrée au nord du Lac Huron, les rivières que rencontrent les partis d'explorateurs passent règle générale à angles droits, de la ligne du chemin de fer projeté, et nous ne pouvions recueillir les informations que nous désirions entre ces rivières sans aller à la droite ou à la gauche de ces cours d'eau.

18702. Si je vous comprends bien, vous dites que vous ne pouviez pas faire ce que vous appelez de simples explorations d'un cours d'eau à un autre, et qu'il était toujours nécessaire, dans l'examen de cette contrée de se servir d'instruments, et que, par conséquent, vous avez eu à adopter le mode le plus dispendieux?—Dans les circonstances de ce cas, j'ai cru qu'il valait mieux se servir des instruments, dès le commencement.

Dans la région des prairies, n'a pas commencé par se servir des instruments.

18703. De plus est-ce que je comprends bien que vous dites que vous avez été forcé par la brièveté du temps?—Oui, c'est la raison principale. En pays découvert où l'on pouvait voyager dans toutes les directions—dans la région des prairies—j'ai agi d'une manière tout à fait différente. Je n'ai pas commencé là par me servir des instruments.

18704. J'ai compris d'après ce que vous avez dit, et aussi d'après vos écrits, qu'une exploration a pour objet de constater s'il est désirable de faire plus tard un examen avec les instruments; on pouvait, par exemple, découvrir par une simple exploration des obstacles tels qu'il serait inutile d'encourir les frais d'un examen instrumental: est-il arrivé que ces examens soient devenus d'aucune utilité à cause des obstacles rencontrés, lesquels obstacles auraient pu être découverts par une simple exploration?—Oui, cela est arrivé.

Au nord du Lac Supérieur et dans la Colombie Anglaise, il y a des examens qui n'ont servi à rien, à cause de la rencontre d'obstacles que l'exploration aurait fait découvrir.

18705. Pourriez-vous citer quelques localités?—Oui, plusieurs localités, plus particulièrement dans la contrée au nord du Lac Supérieur, et dans la Colombie Anglaise.

Dans certains cas les explorations se faisaient en même temps que les arpentages. 18706. Croyez-vous que ces obstacles auraient pu être découverts par une simple exploration?—Non; pas tous, quelques-uns peut-être, mais pas tous. Il aurait été impossible de découvrir tous les obstacles qu'on a rencontrés dans différents endroits, au moyen de simples explorations. Je devrais mentionner que nous fisions aussi des explorations en même temps que les arpentages avaient lieu de leur côté. Ce n'étaient pas de simples arpentages avec instruments; nous avions en avant des arpenteurs des explorateurs pour la découverte des obstacles.

18707. Etait-ce là un bon plan ? était-il propre à épargner des mécomptes ?—Sans doute.

18708. L'a-t-on suivi dans tous les cas ?—Dans presque tous, sinon dans tous.

18709. S'il a été suivi dans tous les cas pour prévenir des mécomptes au parti d'arpenteurs, comment se fait-il que des mécomptes soient arrivés ?—Cela s'explique facilement. Toute la contrée, à partir du Lac des Bois, est une forêt épaisse, à l'exception des parties que l'eau recouvre. Ce ne sont pas des forêts comme celles de cette partie du Canada ; ce sont plutôt des jungles indiens où vous vous dirigez dans l'obscurité, pour ainsi dire. Il n'y avait pas d'autre moyen de reconnaître la contrée que par des arpentages avec instruments.

18710. C'est la raison que donnait un témoin précédent pour expliquer pourquoi on faisait des examens avec instruments, et que, vu la hauteur des arbres, il était difficile d'apercevoir la contrée environnante ?—Oui ; il arrivait que les arpentages se faisaient très bien et que tout semblait correct, quand tout à coup l'explorateur en avant venait annoncer la découverte de quelqu'obstacle qui forçait les arpenteurs à revenir sur leurs pas.

18711. J'ai compris que vous disiez que les simples explorations n'auraient pas pu être faites entièrement à part ; il fallait les relier à quelque parti d'arpenteurs peu éloigné ?—Il y a quelques parties de la contrée sur une ligne de 3,000 milles où il était, dans tous les cas, nécessaire d'avoir des arpentages avec instruments ; de fait, cet arpentage serait une économie—je parle plus particulièrement de cette contrée située entre la source de l'Outaouais et le Michipicoton. Je pense que jamais homme blanc n'avait encore parcouru cette contrée. Elle n'était guère plus connue que le Pôle Nord.

Il y avait des parties de la région où l'arpentage instrumental était indispensable.

18712. Comme de raison, ces arpentages avec instruments, tout autant que les autres étaient beaucoup plus dispendieux qu'une simple exploration ?—Dans cette section particulière, je ne sais pas trop s'ils le seraient. Il y aurait à transporter les provisions, et c'est dans le transport des approvisionnements à dos d'hommes que consiste la grande dépense des arpentages.

18713. Un parti d'arpenteurs n'auraient pas besoin de plus de provisions ?—Oui, mais les informations obtenues seraient beaucoup plus satisfaisantes.

18714. Mais d'abord quant aux dépenses : l'arpentage instrumental, comme matière de fait, n'est-il pas invariablement plus coûteux qu'une simple exploration ?—Oui.

Les arpentages sont toujours plus coûteux que les explorations.

18715. Quelquefois beaucoup plus, et quelquefois un peu plus ?—Oui.

18716. Et vous dites que ces examens beaucoup plus coûteux ont été faits parce que vous croyiez que le temps était si limité que des examens moins dispendieux n'auraient pas produits de résultat aussi avantageux ?—C'était la raison générale ; mais, dans quelques cas, comme je l'ai déjà dit, il aurait été indispensable de faire faire un arpentage instrumental.

C'est à cause de la brièveté du temps que les arpentages ont été faits.

Explorations : 1871.

18717. Avez-vous jamais calculé la différence de dépenses d'un arpentage tel qu'il aurait été fait si le temps n'eût compté pour rien, et de celui qui a été fait effectivement quand il fallait faire la part de la brièveté du temps?—Je ne me rappelle pas maintenant. On aurait pu économiser une forte somme d'argent, si le temps l'avait permis, plus particulièrement dans la Colombie Anglaise.

Les examens de Palisser se sont faits dans la région des prairies.

18718. Les écrits sur le sujet avaient-ils donné beaucoup de renseignements, sur la contrée au nord du Lac Supérieur, ou les écrits de Palisser et des autres ne traitaient-ils que de la Colombie Anglaise et des portions occidentales de la ligne?—C'est dans la région des prairies qu'il a opéré ses examens.

Donna à Rowan l'ordre de recueillir tous livres et rapports écrits sur la région, et de lui en communiquer les passages remarquables.

18719. M. Rowan dit dans sa déposition qu'en mai, 1871, vous lui avez enjoint de rechercher ce qui avait été écrit sur le sujet, et d'en faire un rapport; et qu'il a passé un mois à faire ces recherches et vous a fourni un rapport qui a été substantiellement adopté: vous rappelez-vous s'il recommandait le mode d'arpentages, ou si non, quel était le sujet principal de ce rapport?—Je ne me rappelle aucunement ce rapport. Je ne dis pas qu'il n'existe pas, mais je ne me le rappelle pas. J'enjoignis à M. Rowan de recueillir tous les livres et rapports qui avaient été écrits sur la contrée, de les lire et d'appeler mon attention sur les passages particuliers, de façon à ce que je pusse les lire moi-même, car je n'avais guère le temps de les lire tous. J'avais dans le temps beaucoup à faire relativement au chemin de fer Intercolonial, ainsi que je l'ai dit déjà, et je n'ai pas besoin d'ajouter qu'il me fallait travailler durant toute la journée—quelquefois dix-sept et dix-huit heures.

18720. Ce qui me fait vous poser cette question, c'est pour savoir s'il vous a communiqué des informations qui auraient pu être utiles dans un système d'arpentage, et si on les a mises ou non à profit?—Je ne doute pas qu'il l'ait fait, mais je ne me le rappelle pas. Si j'avais le rapport sous les yeux, je pourrais répondre.

18721. Je pense qu'il a eu la conduite de plusieurs arpentages?—Il avait la direction des arpentages au nord du Lac Supérieur; d'Ottawa à Manitoba, de fait.

18722. Je désire, par ma question, constater si c'est par suite de son rapport basé sur ces livres et rapports, que vous avez adopté le système des arpentages qui a été adopté?—Je ne pourrais répondre à cela; vraiment je ne saurais dire.

18723. Combien de temps à peu près a-t-on consacré exclusivement ou presque exclusivement, à l'arpentage, avant que les contrats eussent été adjugés et l'ouvrage commencé?—Les premiers contrats étaient, je crois pour le télégraphe. C'était en 1874.

Trois ans consacrés à l'examen avant l'adjudication des contrats.

18724. Alors, on a consacré trois ans environ, exclusivement ou presque exclusivement, à des examens?—Oui; cela est dû en très grande partie au changement de Gouvernement.

18725. Le fait de trois années consacrées aux arpentages?—Oui; il s'était formé une compagnie sous la présidence de Sir Hugh Allan pour la construction du chemin de fer.

C'est par suite du changement de gouvernement que l'ouvrage n'a pas commencé plus tôt.

18726. Qu'est-ce qui était dû, avez-vous dit, au changement de Gouvernement?—Le fait que l'ouvrage n'a pas été commencé plus tôt.

18727. Ce n'est pas cela que je vous demande ; je vous demandais simplement combien de temps l'on avait exclusivement consacré aux arpentages ?—Quelque chose comme trois années.

18728. Dites-vous ici que le changement de gouvernement explique le retard dans le commencement de l'ouvrage ?—Il y a bien longtemps de cela, et je ne me souviens plus, mais je n'ai pas de doute que l'ouvrage se trouvait sur quelques points suffisamment avancé pour permettre de commencer la construction plus tôt.

18729. Vous rappelez-vous le système adopté pour les dépenses afférentes au chemin dans le commencement, et quelle part y avez-vous prise ?—Oui. Malheureusement, je n'ai eu que trop de part. La responsabilité des dépenses encourues fut rejetée sur le témoin. La responsabilité des dépenses fut rejetée sur le témoin. J'avais à rendre compte au gouvernement de chaque centin de dépense jusqu'à une certaine période, et l'on me fournissait de fortes sommes d'argent pour payer et dont je devais, comme de raison, rendre compte. J'employai un homme que je croyais à tous égards compétent, M. William Wallace ; je le nommai payeur et commissaire des vivres, et je me faisais beaucoup à lui. Pendant un temps il remplit ses devoirs avec zèle, et avec efficacité je le crois, mais il se mit en tête de se faire candidat à la députation, et fut élu, membre du Parlement et quitta ses fonctions à court avis, à mon grand désappointement, je dirai même, dégoût. William Wallace, payeur.

18730. Veuillez nous donner une idée générale du système adopté au commencement ?—J'aimerais à faire apporter ici les documents mêmes ; ils expliqueraient tout.

18731. C'est bien, nous reparlerons de cela plus tard ?—Voici un cas : il y avait un monsieur du nom de Georges Watt qui avait été nommé payeur pour le district de la Colombie Anglaise. Voici une lettre qui, je crois, m'est adressée. Il y a d'autres lettres dans ce livre (indiquant un livre de correspondance que le témoin tenait à la main) sur lesquelles je ne puis mettre la main dans le moment. On l'envoya là-bas pour déboursar l'argent affecté aux dépenses de l'arpentage ; on lui confia jusqu'à \$50,000 et autres fortes sommes à la fois, et on lui enseigna spécialement la manière dont il devait en rendre compte. George Watt, payeur dans la Colombie Anglaise.

18732. Est-ce vous qui l'avez envoyé et instruit ?—Si je me rappelle bien, et je crois ne pas faire erreur, il fut envoyé et instruit par l'Auditeur-Général et moi, conjointement.

18733. Ainsi, ce n'était pas sous votre seul contrôle que l'argent pour ces dépenses était placé ?—Mais oui. On le portait à mon débit. J'étais nominalement responsable de cet argent.

18734. Veuillez bien comprendre que je ne vous parle pas d'aucune transaction particulière en vertu de ce système ; je veux connaître seulement les traits généraux de ce système ?—Tout ce que je dis ici, je le dis sauf erreur, et sujet à rectification. Ma mémoire peut n'être pas très-claire sur le sujet. Je vous dis les choses telles qu'elles se présentent à mon esprit au moment où vous me posez la question. Voici une lettre que je lirai—je sais à peine ce qu'elle contient—une lettre adressée à l'Auditeur-Général dans laquelle j'exprime mon désir que les comptes soient faits de manière à passer l'audition. Le témoin était nominalement responsable de toutes les dépenses.

18735. Veuillez nous définir en peu de mots le système que vous suiviez depuis le commencement pour contrôler les dépenses afférentes Il y eut d'abord de fortes sommes dépensées au crédit du

Explorations: 1871.

temoin à la banque de Montréal, qu'il a payées par chèque ou mandat officiel aux payeurs.

au chemin de fer?—Oui. Le système changeait de temps à autre. Au commencement, comme je l'ai déjà dit, de fortes sommes furent placées à mon crédit dans la Banque de Montréal, à ma demande; jusqu'à \$30,000 à la fois. Je disposais de ces sommes au moyen de ce que l'on peut appeler des mandats ou chèques officiels en faveur des payeurs que je tenus responsables des paiements et de la confection des comptes. Ces payeurs étaient naturellement responsables vis-à-vis de moi. Ils avaient été intruits de leurs devoirs. Je mets la main sur une lettre datée du 12 juin, à l'adresse de George Watt le payeur nommé pour faire les paiements dans la Colombie Anglaise; elle servira peut-être à expliquer le système. Je la lirai si vous le voulez bien:

Lettre à George Watt l'informant de sa nomination.

“GEORGE WATT, écuyer.

“MONSIEUR.—Vous avez été nommé pour prendre charge de toutes les affaires se rattachant au Département des Vivres de l'Examen et Arpentage du chemin de fer du Pacifique Canadien, dans la Colombie Anglaise. Les ingénieurs en charge s'entendront avec vous au sujet de l'achat et du transport et expédition de toutes les provisions et équipement de camp et vous verrez à ce que l'on s'occupe promptement de toute réquisition de leur part pour ce qui est nécessaire à l'avancement et au succès des travaux.

“Bien que l'efficacité soit désirable dans toutes les branches du service vous exercerez votre contrôle sur tout au point de vue de l'économie la plus stricte. Vous me rendrez compte entièrement de toutes les dépenses, m'expédiant régulièrement toutes les pièces justificatives à l'appui; vous recevrez de temps à autre mes mandats ou chèques officiels pour tout l'argent requis. Par arrangement avec les banques, ces mandats seront faits payables à Victoria ou à New-Westminster?—Vous aurez la bonté de faire parvenir chaque mois à ce bureau tous vos comptes accompagnés des pièces justificatives de leur règlement. A cause de la grande distance et du risque de la perte des papiers en chemin, il est bon que vous preniez des quittances en duplicata dans chaque cas, vous en enverrez un par la malle à ce bureau, vous garderez l'autre par devers vous jusqu'à demande. Je vous inclus des mandats payables à votre ordre, comme suit:

Chèques endossés au montant de \$8,000.

“No 45, \$2,000; No. 46, \$2,000; No. 47, \$4,000.

“Je suis, etc.,

“SANDFORD FLEMING.”

Drummond prie d'ouvrir des crédits à sa banque pour la Colombie Anglaise.

Puis, des lettres semblables étaient envoyées aux banques—à M. Drummond, de la Banque de Montréal—les priant d'ouvrir les crédits nécessaires pour la Colombie Anglaise. Il y eut à propos de ce système des conférences avec M. Langton. Il y a une lettre qu'il n'est pas nécessaire de lire, mais que l'on peut produire si l'on veut—lettre adressée à M. Langton, en date du 23 juin, et une autre lettre datée du 24 juin 1871.

18736. Si je comprends bien, toutes ces lettres sont toutes en accord avec le système que vous avez décrit?—Elles expliquent tout le système. Il y a une autre lettre à George Watt, en date du 18 août; une autre à William Wallace, datée du 4 septembre, et ainsi de suite.

N'a pas fait d'estimé des dépenses en sus encourues par suite de l'adoption des arpentages au lieu des explorations.

18737. Vous avez dit, n'est-ce pas, que vous ne vous étiez pas formé d'idée des dépenses en sus encourues par suite de la brièveté du temps qui a conséquemment entraîné, dans certains cas, les arpentages avec instruments au lieu d'explorations?—Je ne me souviens pas d'avoir jamais fait un estimé de ces dépenses.

18738. Etes-vous en mesure aujourd'hui d'en faire un?—Non, je ne le suis pas.

Explorations: 1871.

18739. Pouvez-vous dire si tous ces arpentages qui embrassent les examens préparatoires de toutes sortes avant la construction effective, ont été faits aussi économiquement qu'on pouvait s'y attendre eu égard au personnel nombreux que ces ouvrages nécessitaient?—Je connais quelques cas d'extravagance, mais ils se trouvaient tout à fait hors de mon contrôle. Autant que je connaisse, tout s'est fait avec la plus rigide économie, et je ne sache rien qui eût pu être fait différemment avec les connaissances que nous possédions alors, parce que je sais qu'il y a bien des choses qui ne se seraient pas faites si j'avais su alors ce que je sais aujourd'hui.

18740. Je ne vous interroge pas dans le moment pour savoir si telle ou telle personne était à blâmer; mais je vous parle du résultat général de tous les arpentages et examens, et je demande si, par exemple dans le cas où la chose eût été faite par une compagnie privée, avec le même nombre de personnes employées à ce service, elle eût coûté plus ou moins que pour le gouvernement?—Eh bien! il y a des gens qui croient que l'économie n'est pas de mise quand ils travaillent pour le gouvernement. Je sais aussi que d'autres ne sont pas du même avis—et qui pense que l'on devrait agir à tous égards pour le gouvernement, comme si l'on travaillait pour un particulier ou pour une compagnie, mais encore, il y en a qui pensent différemment, et je n'ai pas de doute qu'il y a eu de ces derniers qui ont été employés à ces arpentages. Je ne puis nommer personne.

18741. Je ne vous demande pas de noms, mais je parle du résultat général d'un grand travail qui s'est fait il y a quelques années, et je vous demande à vous, ingénieur, si vous vous êtes formé une opinion sur cette question principale: cet ouvrage a-t-il coûté plus cher qu'il n'eût coûté à une compagnie particulière, cette dernière choisissant ses hommes en vue seulement des résultats pécuniaires?—Il y aurait eu une grande différence si l'ouvrage s'était fait pour une compagnie particulière au lieu d'être fait pour le gouvernement.

18742. Dois-je comprendre que vous dites que l'ouvrage a coûté plus cher que s'il eût été entrepris par une compagnie particulière?—A mon avis, il eût coûté bien moins cher à une compagnie particulière.

18743. A quoi attribuez-vous cet excédant dans la dépense?—A différentes causes.

18744. Veuillez nous les expliquer?—On avait souvent à employer des hommes qui n'étaient pas des plus capables. Il fallait considérer les différentes sections de la contrée avant de faire les nominations. On ne prenait pas les hommes d'après leur capacité seulement. Il fallait avoir égard aux différentes croyances religieuses et aux nationalités des personnes à employer; c'est ce qui s'est fait sous toutes les administrations que j'ai servi.

18745. Ces remarques s'appliquent-elles seulement aux travailleurs ordinaires ou bien à ceux qui faisaient partie du personnel?—A tous, mais principalement à ceux du personnel ou état major.

18746. Par qui se faisaient ces nominations à l'état-major ou personnel?—Dans certains cas, c'était moi qui les faisais nominativement; mais hors ces cas, c'était toujours le ministre ou le gouvernement—du moins presque toujours.

Il y eut de cas d'extravagances sur lesquelles le témoin n'avait pas de contrôle.

Il y en a qui pensent que l'économie est de trop quand on travaille pour le gouvernement.

L'ouvrage eût coûté moins cher pour une compagnie particulière.

Les hommes n'étaient pas toujours employés pour leur habileté.

Cette observation s'applique surtout au personnel.

Les nominations faites presque toujours par le ministre ou le gouvernement.

*Explorations—
Effets du patronage.*

18747. Voulez-vous dire que dans la majorité des cas, c'était le gouvernement ou quelque fonctionnaire du gouvernement comme le ministre?—Si vous voulez mentionner une année en particulier, je pourrai vous répondre plus facilement.

Difficulté la première 18749. Prenez telle année que vous désirez?—Je prendrai la première année. La difficulté, cette année-là, était de trouver un nombre suffisant d'hommes capables. Le pays était alors en pleine prospérité. Le chemin de fer Intercolonial se construisait, et la plupart, le plus grand nombre des ingénieurs que je connaissais étaient occupés, et ce n'était pas chose facile pour moi de trouver des gens capables que je connusse—personnellement—pour entreprendre l'arpentage. D'autres m'étaient recommandés par des membres du Parlement et d'autres personnes, des gens dont je n'avais encore jamais entendu parler, et ce furent eux qui reçurent de l'emploi.

Certains ingénieurs recommandés par des membres du parlement recevoient de l'emploi.

18750. Une fois ces gens arrivés sous votre contrôle comme premier fonctionnaire, aviez-vous le pouvoir de les garder ou de les renvoyer selon que, suivant vous, l'intérêt du public l'exigeait?—Je pense que j'aurais pu assumer ce pouvoir. Je dois expliquer que je n'ai jamais eu d'instructions écrites d'aucun gouvernement relativement aux arpentages. Je me suis consulté avec le ministre du jour pour toutes les affaires, mais je n'ai pas eu d'instructions par écrit : mais quant à ce qu'étaient ces conférences, il m'est impossible de me le rappeler aujourd'hui.

Il comprenait en général que les gens nommés pour les raisons politiques devaient être conservés.

18751. Vous rappelez-vous, comme souvenir général, si vous avez jamais pris sur vous de suspendre ou renvoyer ces messieurs de leur emploi, pour cause d'incapacité; par exemple?—Je sentais généralement que je devais conserver dans leur emploi les personnes qui le devaient à une influence politique, à moins de raisons bien graves pour agir autrement, et dans ces cas je consultais le ministre au sujet de leur renvoi.

18752. Mais si c'était parce qu'ils ne faisaient pas assez d'ouvrage pour leur solde—question de dépense pour le pays—vous seriez-vous cru le droit de les renvoyer. Les circonstances étaient telles que je ne pouvais exercer ce droit. C'est de moi qu'ils recevaient leurs instructions ; ils partaient et demeuraient dans le désert durant une saison ou plus d'une saison, et je n'avais aucun moyen de savoir s'ils faisaient bien ou mal leurs devoirs qu'à leur retour. Les résultats m'apprenaient s'ils avaient bien ou mal fait leur devoir—mais pas toujours.

18753. Si je comprends bien, vous en êtes arrivé à la conclusion que, à tout prendre, l'ouvrage a été plus dispendieux par la raison qu'on y avait employé des personnes qui devaient leur nomination à des influences politiques ou de parti?—que l'ouvrage aurait pu se faire à bien meilleure composition pour une compagnie particulière.

18754. Cette conclusion embrasse-t-elle le service tout entier—y êtes-vous arrivé d'année en année quant aux ouvrages de certaines années en particulier?—Oui, tout le service.

A la fin de chaque année il voyait bien que l'ouvrage aurait coûté moins cher à une compagnie particulière.

18755. Ainsi, au bout de chaque année vous pensiez comme vous pensez aujourd'hui, relativement à tout le temps du service ; c'est-à-dire que l'ouvrage coûtait plus cher parce qu'il se faisait pour le gouvernement?—Oui ; je le crois, la question ne m'a jamais été posée auparavant.

*Explorations—
Effets du patronage.*

18756. Ayant été de cette opinion au bout de chaque année, avez-vous appelé l'attention du ministre sur le fait que l'ouvrage coûtait beaucoup plus cher au pays par suite de cette espèce particulière de patronage?—Je ne pense pas l'avoir fait. Je sais qu'il fallait respecter le patronage. N'a jamais appelé l'attention du ministre sur le sujet.

18757. Vous n'avez fait ni remarque ni rapport sur le sujet?—Je ne dis pas que je n'en ai pas fait. J'ai pu en faire ; je ne puis me rappeler. Ne se rappelle pas avoir fait de remarque.

18758. Vous ne vous rappelez pas en avoir fait?—Non ; je ne me rappelle pas ne pas en avoir fait. La question ne m'a jamais été posée si directement encore. Il est bien certain que jamais ministre ou membre du gouvernement ne m'a fait cette question, autant que je m'en souviens.

18759. Vous rappelez-vous s'il y a eu en aucun temps, quelque divergence d'opinion entre vous et quelques-unes des personnes qui avaient ce patronage en leur pouvoir, au sujet de l'emploi de certains individus en particulier ; je ne vous demande pas le nom de personne, si tant est qu'il y a de ces individus?—Je pense bien qu'il y en a eu. Je ne me rappelle aucun cas en particulier dans le moment, mais je n'ai pas de doute là-dessus.

18760. De doute sur quoi?—Sur le fait qu'on m'a demandé de donner des instructions à des gens que je croyais incapable de faire l'ouvrage.

18761. Ma question tend à faire constater s'il y a quelque divergence exprimée entre vous et le ministre, en aucun temps sur le sujet?—Je ne pense pas que cette divergence ait été exprimée par écrit.

18762. Mais y a-t-il eu jamais d'opinion exprimée sur le sujet?—Je n'en doute pas : je ne me rappelle pas aucun cas en particulier. Les nominations se faisaient chaque année, et si je connaissais quelque objection à un individu, je la communiquais au ministre, et dans ce cas, le ministre substituait un autre nom. Nominations faites chaque année, si le témoin se plaignait de quelqu'un, le ministre, d'ordinaire, en nommait un autre.

18763. Pouvez-vous citer un cas où un individu a été placé sur l'état-major ou personnel, ou dans tout autre emploi sur ce chemin de fer, contrairement à votre opinion exprimée au ministre, ou à tout autre qui avait le pouvoir de l'y mettre?—Oui, je pourrais en citer un ; mais j'aimerais qu'on ne me pressât pas de donner le nom. Dans un cas, un homme a été nommé contrairement à la recommandation du témoin.

18764. Pour le moment je ne demande pas de noms, mais je veux enregistrer le fait ; vous dites que vous rappelez des cas de cette nature ; pourriez-vous, sans attirer l'attention sur l'individu, indiquer son emploi ? Ça serait l'indiquer du doigt, et j'aimerais mieux n'en pas venir là.

18765. Était-ce avant que la nomination fût faite—avant que l'ouvrage fût fait par celui auquel vous faites allusion?—Oui ; quand son nom a été suggéré.

18766. Est-il arrivé qu'il n'était pas aussi capable que vous auriez aimé qu'il le fût?—Oui ; fréquemment.

18767. Ainsi, vous croyez que dans ce cas spécial, l'intérêt du public a souffert par suite du refus d'adopter votre opinion exprimée sur le sujet?—Il est possible que je n'ai pas exprimé d'opinion, parce que ces gens m'étaient inconnus.

*Explorations—
Effets du patronage.*

18768. Je vous ai demandé si vous aviez eu aucune différence d'opinions et si vous l'aviez exprimée à la personne qui possédait le patronage?—Oui, certainement; mais il y a bien des cas où des individus furent placés dans des positions responsables, sur le compte desquels je ne savais rien, et qui se sont montrés plus tard incapables.

18769. Je comprends par ce que vous déposez maintenant que, à tout considérer, vous croyez que l'intérêt public souffre de ce que l'on emploie à ces sortes d'ouvrages des individus qui doivent leur position au patronage des ministres ou des personnes qui ont leur rang dans un parti politique?—Oui, s'ils sont nommés sans égard à leur capacité.

18770. Est-ce que vous ne voulez pas dire qu'ils sont nommés sans égard à leurs mérites?—Quelques-uns, peut-être, de ceux que les ministres nomment sont des gens capables, et le résultat ne laisse rien à désirer.

18771. C'est-à-dire, que s'ils sont aussi bons que ceux qu'aurait choisis une compagnie particulière, il importe peu que le gouvernement les emploie ou non?—Oui; même s'il eût été entrepris par une compagnie particulière, l'ouvrage était d'une si grande importance que la même difficulté se serait présentée, à savoir: de trouver un nombre suffisant d'hommes compétents; et il serait arrivé que, dans certains cas, il aurait fallu se servir d'hommes incapables.

Il n'y a pas de doute que l'intérêt public souffre du patronage confié à un parti politique.

18772. Il n'y a rien à gagner à éluder la question: je désire avoir votre opinion sur ce point: d'après votre expérience dans la conduite du chemin de fer du Pacifique Canadien, croyez-vous que l'intérêt public souffre de ce que le patronage se trouvait, de temps à autre, entre les mains d'un parti politique?—Indubitablement.

18773. Quel serait, à votre avis, le remède à cela, ou en avez-vous un à recommander?—Je ne sais pas trop s'il y a remède à cela.—L'une de mes plus grandes difficultés a été cette question de patronage, et aussi de m'assurer les services d'autant d'hommes capables que possible. Il n'était pas facile de se débarrasser des incapables une fois qu'ils étaient nommés.

LA ROUTE ET LE
PROGRAMME DU
GOUVERNEMENT.

18774. Il me semble que vous avez dit que l'un des premiers objets en commençant les arpentages était de constater où l'on pouvait tracer une voie praticable à travers la contrée pour relier le système des chemins de fer dans les Province de l'Est à l'Océan Pacifique?—Oui.

18775. Et en sus vous a-t-on donné à entendre que vous aviez à suivre une certaine ligne de conduite relativement au choix de quelque voie particulière?—je veux parler de la politique du gouvernement?—Non; je ne le crois pas; je ne me rappelle rien de cela.

Le programme était d'avoir la route la meilleure et la moins coûteuse.

18776. Je désire vous expliquer ici que nous ne nous proposons pas de nous enquérir du plus ou moins d'à-propos de la ligne de conduite adoptée par le gouvernement; mais ayant d'abord constaté quel était ce programme—programme que j'enonce bien prononcé—nous désirons nous enquérir de la manière dont l'ingénieur en chef et les autres employés du chemin de fer ont suivi ce programme; en parlant d'un programme, je vous prie de ne pas perdre ce point de vue?—Autant que je connaisse, le programme a été, du commencement à la fin, de se procurer la voie la meilleure et la moins coûteuse—la voie qui servirait le mieux les intérêts du public.

*Explorations—
Route-programme du
gouvernement.*

1877. Vous ne donnez-là rien de défini ; il peut n'être pas possible de donner une réponse définie ; mais j'ai le devoir de vous presser un peu plus sur ce point. Vous dites : la voie la meilleure et la moins coûteuse, et la meilleure dans l'intérêt public. Veuillez bien nous dire ce que l'on vous a dit que le gouvernement considérait comme la meilleure voie dans l'intérêt du public—quel objet il avait en vue en la contruisant, si c'était pour en retirer des profits pécuniaires, ou bien si c'était seulement pour remplir son engagement avec la Colombie Anglaise, ou pour ouvrir l'intérieur de la contrée et fournir une communication avec d'autres continents, ou s'il y avait un programme principal qui devait vous guider comme ingénieur dans le choix de la route?—Dans le principe, il n'y avait pas de règle de conduite déterminée. Les programmes surgirent au fur et à mesure que l'ouvrage progressait.

Les programmes successifs allaient au fur et à mesure que l'ouvrage progressait.

1878. Pouvez-vous dire maintenant quel est le premier programme que vous a indiqué le gouvernement comme celui qui devait vous guider dans vos démarches?—Je ne suis pas bien sûr de pouvoir le dire dans le moment. Je serais très heureux de le dire si je le pouvais. Je crois que le programme des différentes administrations dépendait beaucoup des résultats des renseignements et informations qui leur venaient de temps à autre.

Le programme de différentes administrations se basait sur le résultat des informations qui leur venaient de temps à autre.

1879. Je tiens pour admis (mais il est possible que je me trompe) que le choix que vous avez fait de la route était dû parfois au programme du gouvernement ; sinon, ce n'était donc plus qu'une question de génie civil laissée à votre propre décision ; qu'en dites-vous?—Je ne me rappelle pas une occasion où le programme du gouvernement différait beaucoup de mes propres idées, si ce n'est récemment où le programme d'un gouvernement était d'avoir la voie dans un certain endroit, et le programme de celui-ci (qui succédait à l'autre) de la vouloir ailleurs.

18780. Je ne sais pas trop si vous et moi nous nous entendons sur la signification du mot programme. Ce que j'entends par le mot programme est un principe dirigeant non pas le choix d'un endroit particulier, mais une règle gouvernant et guidant tous les actes de l'ingénieur?—Je traçai certaines règles principales dans mes rapports ; ils parlent de soi. Je ne sache pas que le gouvernement, soit par minute du conseil soit de tout autre façon, ait jamais confirmé mes propres idées, mais il les a suivies tout de même. Il a adopté mes recommandations.

18781. Afin de pouvoir continuer cette enquête, constitutionnellement, je veux séparer vos actes, qui étaient ceux d'une partie d'un Département, des actes du gouvernement comme tout, comme corps, au sujet desquels je n'ai pas à m'enquérir ; si vos actes étaient contrôlés par le gouvernement, je désire le savoir ; si non, alors nous pouvons nous enquérir de vos raisons?—Je désire m'expliquer ; je n'ai rien à cacher ; je veux bien répondre à votre question, si vous avez un cas particulier à me soumettre.

18782. Je n'ai aucun exemple à vous citer ; je m'efforce de rechercher les faits. Je veux savoir quels étaient les faits : si, oui ou non, le gouvernement vous avait enjoint de suivre une certaine ligne de conduite ou un programme, ou d'obtenir un certain objet dans le choix de la route?—Autant que je me souviens, je n'ai reçu aucunes instructions spéciales d'aucun gouvernement sur le sujet.

*Explorations—**Route-programme du gouvernement.*

Les routes ont été généralement choisies d'après les principes du génie civil.

Différait avec le gouvernement à propos des seconds 100 milles à l'ouest de la Rivière Rouge.

18783. Eh bien, considérez-vous que le choix d'une route, chaque fois que l'on en faisait un, était basé sur les règles du génie civil?—Pas invariablement, mais généralement.

18784. Pouvez-vous me dire quand vous avez pour la première fois dévié de votre coutume?—Je puis citer une occasion; ce n'est peut-être pas la première fois que mes idées différaient de celles du gouvernement. Il s'agissait de l'emplacement des deuxièmes 100 milles à l'ouest de la Rivière Rouge. Je croyais que c'était une grave erreur de la part du gouvernement d'adopter les deuxièmes 100 milles. Je croyais que ce n'était pas dans l'intérêt du public; mais on passa outre sans m'écouter.

18785. Voulez-vous parler des deuxièmes 100 milles dont McTavish & Bowie ont entrepris la construction?—Oui; je mentionne cet exemple qui me frappe dans le moment.

18786. Cela peut nous aider à voir où vous différiez?—C'est l'un des cas les plus récents, et il est encore frais dans ma mémoire.

18787. Pouvez-vous nous dire sous quel rapport vous différiez du gouvernement sur le sujet?—Mes idées sont consignées dans un rapport qui est imprimé avec d'autres papiers.

18788. Mais ne pourriez pas les énoncer pour moi en peu de mots pour élucider la question?—Sur des motifs de génie civil aussi bien que sur des motifs généraux.

18789. Faites-vous allusion aux frais de la traverse de quelques-une de ces rivières qui se trouvent à l'extrémité Ouest de la section?—Oui; et l'adoption sans nécessité de rampes excessivement raides.

18790. Ce n'était pas faire, autant que possible, de ce chemin une voie de première classe comme vous désiriez qu'il fût, à tout prendre?—Songeant à l'avenir, je trouvais cette erreur très grave; tous les établissements dans l'ouest souffriraient dans une certaine mesure de la raideur des rampes qui entraîneraient conséquemment des frais considérables de transport pour tout le temps à venir.

18791. Dans cette occasion vous a-t-on donné à entendre que le gouvernement considérait qu'il valait mieux pour le public que l'on abandonnât les exigences du génie civil, et que l'on fit passer la voie là, pour obtenir quelque autre avantage—qui ne serait pas un avantage au point de vue du génie civil?—Je comprenais que les établissements s'avançaient dans cette direction particulière, et que les colons désiraient vivement la voie ferrée, et que le gouvernement avait naturellement à cœur de les contenter sur ce point.

18792. On vous informe donc que, dans cette occasion particulière, on adoptait cette route par déférence pour le programme ayant pour objet l'encouragement des établissements?—Oui.

18793. Ceci se passait relativement tard dans l'historique du chemin de fer du Pacifique-Canadien?—Oui, bien tard; dans les derniers six mois, je suppose.

18794. Vous rappelez-vous quelque occasion plus éloignée encore que celle-là, où vos opérations ont été contrôlées par la politique du gouvernement?—Je ne m'en rappelle aucune pour le moment.

L'objection du témoin était fondée sur les frais de la traverse des rivières et des rampes abruptes.

Dans cette occasion la route a été adoptée par déférence aux besoins des établissements.

Ne se rappelle pas d'occasion plus éloignée où il a été contrôlé par le gouvernement.

- Explorations -
Route-programme
du gouvernement.

18795. Vous avez dit, je crois, qu'il y avait des portions de la voie qui étaient prêtes pour les travaux de construction beaucoup plus tôt que les entrepreneurs ne s'étaient engagés à les commencer : ou dans tous les cas un peu plus à bonne heure ?—J'ai pu faire erreur là-dessus. J'ai dit que je supposais qu'il y en avait quelques parties.

18796. Je parlais du temps employé aux arpentages ?—Je n'ai rien avancé de bien positif à ce sujet.

18797. Désirez-vous en parler maintenant ?—Non, je n'ai rien à en dire.

18798. Je ne vous parlais que de cette période, et je n'étais pas bien sûr que vous ne désireriez pas en parler plus au long ; vous rappelez-vous quelle partie de la voie a été prête la première ?—Je n'en suis pas très sûr, réflexion faite, s'il y en avait une grande longueur, car nous en étions même en avance sur le tracé de la voie, dans la construction du télégraphe.

18799. N'est-ce pas matière de fait que ces portions qui ont été données par les premières par contrat n'étaient pas tout à fait prêtes, et que, dans ce cas, les entrepreneurs ont reçu des dommages-intérêts, par suite de ce fait ?—Quelques sections.

Quelques sections
données de bonne
heure par contrat
n'étaient pas prêtes
pour les entrepre-
neurs auxquels on a
payé des dommages-
intérêts en consé-
quence.

18800. Étaient-ce sur les sections 13 et 14 ?—Oui.

18801. La première était la section 5 ?—Comme je l'ai déjà dit plus d'une fois, il peut se faire que ne sois pas strictement exact ; ma mémoire n'est pas claire, et je ne saurais dire aujourd'hui sans consulter les documents.

18802. Je ne savais pas trop si je n'avais pas oublié quelque chose qui aurait pu demander une explication ?—Si une liste de question avait été préparée, j'aurais pu rafraîchir ma mémoire.

18803. Je n'y reviens encore que parce que quelque chose aurait pu vous rafraîchir la mémoire ?—J'ai pu me tromper dans cette assertion.

18804. Je ne suis pas sûr d'avoir reçu de vous une réponse distincte au sujet du pouvoir que vous aviez de renvoyer les personnes qui ne vous convenaient point—si vous le possédiez par vous seul, ou s'il vous fallait faire rapport au département et laisser le ministre intervenir ?—Si j'avais ce pouvoir, je n'en usais qu'avec une discrétion infinie, connaissant bien les influences qui dirigeaient les nominations.

Si le témoin avait le
pouvoir de démettre,
il ne s'en est servi
que bien peu, con-
naissant bien l'in-
fluence qui nommait.

18805. Pourriez-vous dire, de mémoire, quelle partie de la voie entière a été d'abord d'adoptée comme celle qui devait être vraisemblablement livrée effectivement à la construction ?—Je consulte à mon rapport pour me renseigner : c'est-à-dire, cette partie y est mentionnée. Je ferai remarquer que la route générale de la ligne du lac Supérieur aux Montagnes Rocheuses, a été adoptée pratiquement dans l'année 1872, c'est-à-dire, du coude nord du Lac Supérieur jusqu'à la Passe de la Tête Jaune. De ce côté du point en premier lieu mentionné et au-delà du second, elle n'a été adoptée que tout récemment.

La route générale du
Lac Supérieur à la
Passe de la Tête
Jaune adoptée prati-
quement en 1872.

18806. Occupons-nous pour le moment de cet anneau de la chaîne ; aviez-vous dans l'idée, aussi à bonne heure que cela, des points principaux ?—Permettez-moi de m'en assurer. Dans l'année 1874, ainsi qu'il appert de mon rapport de 1877, à la page 9, l'emplacement de l'embranchement de Pembina avait été arpenté, et, conséquemment cette partie était prête pour la construction.

En 1874, le tracé
de l'embranchement
de Pembina fut fait
aux fins de corres-
pondance ultérieure
avec les chemins de fer
qui seraient construits
au sud de la ligne de
frontière.

*Explorations—
Route—programme
du gouvernement.*

18807. Cet embranchement était placé de manière à correspondre avec le système des chemins de fer au sud de la ligne-frontière, n'est-ce pas?—Oui, aux fins d'une correspondance ultérieure et finale, mais dans le temps il n'existait pas de système au sud de la ligne-frontière.

18808. Il n'existait actuellement pas de chemin de fer au sud de la ligne avec lequel il pût correspondre et se relier?—Non;—et longtemps après—pas avant quelques années plus tard.

Le premier contrat pour l'embranchement de Pembina finissait au nord de la ligne-frontière à six milles de distance.

18809. Cela, de fait, vous a engagé à ne pas pousser jusqu'à la ligne-frontière dans votre premier contrat, si je ne me trompe?—Oui; le premier contrat pour l'embranchement de Pembina finissait à six milles au nord de la ligne-frontière. Nous ignorions, comme de raison, à quel point il se relierait à la voie que l'on s'attendait à voir construire au sud de la ligne-frontière.

18810. Dans quel but principal construisait-on cette partie particulière de la voie connue sous le nom d'embranchement de Pembina—l'objet principal de cette voie—c'était de fait un embranchement, il ne faisait point partie de la voie principale?—L'objet principal était de se relier en fin de compte avec le système de chemins de fer des Etats-Unis.

L'objet immédiat de cette embranchement était de faciliter les établissements.

18811. Et d'aider à l'établissement présent de la contrée, je m'imaginais?—Oui; nous savions qu'il faudrait plusieurs années pour parachever la voie et l'ouvrir au trafic entre le Lac Supérieur et Manitoba par le Canada, et cet embranchement était en prévision de l'avenue.

18812. Cet embranchement de Pembina dont nous parlons dans le moment n'était encore que tracé, je crois, jusqu'à un point au Sud de Winnipeg du côté sud de la rivière?—Oui; il était tracé jusqu'à un point situé quelques milles au nord de la frontière, six townships ou cantons—l'un d'eux, je crois, au sud de Winnipeg.

Winnipeg est un très petit endroit, et on ne s'en occupa pas quand la voie a été tracée.

18813. L'un des principaux objets de cet embranchement était-il de servir Winnipeg?—Je ne pense pas que l'on se soit du tout occupé de Winnipeg, parce que Winnipeg était un tout petit endroit—un simple village.

18814. Mais c'était un point de distribution?—C'était le fort de la compagnie de la Baie d'Hudson.

18815. Nous parlons dans le moment du temps où vous avez tracé la voie, en 1875?—Même à cette époque, ce n'était qu'une toute petite ville.

L'embranchement de Pembina était divisé en trois sections, sud, centrale et nord.

18816. Vous dites que vous ne l'avez pas tracé au nord de Winnipeg même dans le temps, mais vous l'aviez détracé jusqu'aussi loin dans le nord que Selkirk, en sorte qu'il paraîtrait que Winnipeg était tout aussi au nord que le terminus de cet embranchement?—Rappelez-vous bien, et vous en viendrez à la même conclusion que moi sous ce rapport—L'embranchement de Pembina était divisé en trois sections, les sections sud, centrale et nord. Les premiers contrats pour les sections sud et centrale, lesquelles sections le conduisaient à huit milles de Winnipeg. La section nord partait de ce point et gagnait Selkirk.

Le service de Winnipeg, comme point de distribution, était l'un des principaux objets qu'on avait en vue en traçant l'embranchement sud.

18817. Je parle ici de cette partie de la voie ou embranchement dont la construction probable était à peu près décidée dans votre idée, et je crois que vous avez mentionné l'embranchement sud de Pembina: je vous demande si le service de Winnipeg, comme point de distribution,

*Explorations—
Route-programme du
gouvernement.*

n'était pas l'un des objets principaux de l'embranchement ?—Cela me fait pas un doute.

18818. Dans la désignation de toute autre portion de la voie, Winnipeg, ou le service de cette localité, a-t-il été considéré du tout dans le règlement de la voie à adopter ?—L'embranchement ou la voie principale ?

18819. L'un et l'autre, outre cet embranchement particulier ?—Je considérais Winnipeg comme ayant de l'importance, mais pas assez pour nous faire dévier la voie de son cours pour y atteindre. Winnipeg a grandi immensément depuis ce temps. Winnipeg n'était pas considéré d'une importance suffisante pour faire dévier la ligne de son cours.

18820. Ainsi, dans le temps, la partie sud de l'embranchement de Pembina était passablement bien établie ?—Oui ; de fait par une population fixe, excepté les *termini* immédiats près de la ligne-frontière et près de Winnipeg même.

18821. Vous rappelez-vous quelle est ensuite la partie de la ligne qui a été adoptée comme celle qui serait probablement détracée et livrée à la construction ?—Prête pour la construction ou adoptée ?

18822. Prête à être donnée par contrat, par exemple, ou finalement adoptée ?—Dans l'année suivante, suivant le Rapport, que je tiens à la main, les arpentages de désignation de la voie entre Selkirk et Livingstone furent terminés. En 1875, l'exploration pour le tracé entre Selkirk et Livingstone fut complète.

18823. C'était en 1875 ?—Oui.

18824. Selkirk et Livingstone ?—Oui.

18825. Était-ce par la route au nord du Lac Manitoba ?—Une route par les Détroits du Lac Manitoba. Route par les Détroits.

18826. Avant celle-là, y avait-il eu une route d'adoptée, ou que l'on considérait comme devant être éventuellement adoptée, au sud du Lac Manitoba ?—Il y avait une route projetée. J'ai projeté moi-même une route en 1872, au sud du Lac Manitoba, mais nous en trouvâmes une autre que je croyais meilleure et plus courte par les Détroits.

18827. Le choix de cette route nord de préférence à la route sud était une question de génie civil, n'est-ce pas ?—Oui, dans le principe, c'était une question de génie civil, et sous ce rapport la question nous a paru d'une importance assez grande pour justifier le gouvernement qui l'a adoptée. Route par les Détroits choisie pour des considérations de génie civil plutôt que de politique.

18828. Je veux dire que vous l'avez choisie pour des raisons de génie civil, et non pour suivre la politique du gouvernement ?—C'est cela.

18829. Quelles raisons avez-vous de préférer cette route à la route sud ?—C'est parce que elle était plus courte et meilleure.

18830. Plus courte ?—Oui.

18831. Qu'est-ce qui la rendrait meilleure ?—Les rampes étaient meilleures—on y trouvait de bien meilleures rampes. Je ne me rappelle pas quant aux premiers 100 milles, mais au delà des premiers 100 milles, les seconds 100 milles, disons. La voie par les Détroits est meilleure que la voie du sud, étant plus courte avec rampes moins raides, certainement sur les seconds 100 milles.

18832. Vous voulez dire au-delà de Livingstone ?—Non ; Livingstone est sur le plateau entre les Détroits du Lac Manitoba et la Saskatchewan.

18833. Voulez-vous dire que, mille pour mille, cette voie coûterait

*Explorations—**Route-programme du gouvernement.*

moins cher à construire, ou raccourcissait-elle la voie entière tellement qu'il en pût résulter une diminution dans les dépenses?—Je n'ai pas eu connaissance qu'on ait fait des estimés dans le temps, mais la différence du coût ne serait pas bien sensible. Je ne suis pas prêt à le dire, dans le moment, de quel côté penchait le plateau de la balance économique ; mais au point de vue des ingénieurs, il n'y aurait pas de comparaison de l'une avec l'autre, la voie par les Détroits du Lac Manitoba serait, sans contredit, la meilleure.

Selkirk adopté déjà pour la traverse de la Rivière Rouge. 18834.—Vous voulez dire que les rampes y seraient plus douces?—Oui ; sans comparaison.

18835. Selkirk avait-il été adopté aussi à bonne heure que cela pour la traverse de la Rivière Rouge?—Je le pense.

18836. Parce que vous parliez d'adopter une voie gagnant l'ouest à partir de Livingston?—Selkirk avait été adopté pour d'autres motifs que vous trouverez énoncés dans un rapport récent.

TÉLÉGRAPHIE.—
SOUSSIONS.

CONTRAT No. 1.

Sifton, Glass & Cie, ligne de Winnipeg à Selkirk, et de là jusqu'à Livingstone, 294 milles, le long de la route projetée du chemin de fer.

18837. Nous laisserons de côté pour le moment la question des arpentages, et nous passerons aux contrats ; veuillez nous dire quel est le premier contrat auquel vous avez pris part?—Le contrat No 1 pour la construction d'une ligne télégraphique de Winnipeg à Selkirk, de là, en longeant la voie ferrée jusqu'à Livingston 294 milles ; les entrepreneurs étaient Sifton, Glass & Cie.

18838. La route adoptée pour cette portion de la ligne télégraphique venait d'être choisie, n'est-ce pas, comme la route probable du chemin de fer?—Oui.

18839. On voulait le faire suivre la route du chemin de fer pour faciliter la construction de cette voie?—On se proposait de construire la ligne le long de la route de la voie ferrée, et aussi près de la route véritable qu'on le pouvait.

18840. Etait-ce à vous que revenait la responsabilité de la nature de la ligne à construire dans ce temps-là?—La ligne télégraphique?

Le témoin rédigea les dévis et fit les recommandations.

18841. Oui?—J'avais la responsabilité de la rédaction des dévis et je devais recommander ce qui semblait juste et raisonnable.

18842. D'après quelle règle en êtes-vous venu à la conclusion que vous avez adoptée sur le sujet : vous vous rappelez que, telle que construite, elle n'avait qu'un caractère plutôt temporaire que fixe?—Les papiers qui ont été publiés dans le temps feront voir cela beaucoup mieux que ma mémoire peut le reproduire ; mais, autant que je m'en souviens, la ligne a été construite dans des vues économiques et en même temps avec l'objet de s'assurer un moyen de communication télégraphique. Il y avait un memorandum d'informations destiné aux personnes qui se proposaient de soumissionner, portant la date du 18 juin, 1874 ; c'est moi qui l'avais rédigé ; j'y énonçais quelle était, autant que nous la connaissions, la nature de la contrée, et quelles règles les soumissionnaires auraient à suivre en faisant leurs efforts pour la construction de la ligne.

Les soumissionnaires avaient le droit de faire leurs soumissions sous la forme qui leur convenait davantage.

18843. Je crois que l'on annonça dans le temps que les personnes invitées à soumissionner pouvaient le faire en la forme qu'elles préféreraient, laissant au gouvernement à décider laquelle il accepterait?—Oui.

18844. On ne les astreignait à aucune formule particulière ?—Non ; j'avais moi-même l'espoir que, peut-être, les compagnies de Télégraphe de Montréal et de la Puissance s'efforceraient de la construire ce qui aurait épargné de grands embarras au gouvernement. Elle n'ont fait, néanmoins, aucune démarche dans ce sens,

18845. D'après ce que je puis voir par les détails préparés pour l'information du public, l'intention n'était pas de construire une ligne d'un caractère fixe et permanent ?—Non ; parce que je savais bien que si nous insistions à construire une ligne télégraphique permanente—un télégraphe avec des poteaux de cèdre comme on en voit dans Ontario—cela coûterait beaucoup d'argent ; cela coûterait si cher que nous n'aurions pas de télégraphe du tout, car les soumissions ne seraient pas acceptées. Nous avons l'intention, comme il est dit au memorandum, d'en faire une ligne avant-coureur, pour ainsi dire.

On n'avait pas l'intention de faire une ligne permanente.

18846. La différence consiste entièrement, j'imagine, dans la qualité des poteaux employés ?—Presque entièrement. Je vais vous lire une clause de ce memorandum.

“ Considérant les difficultés existant pour le transport des matériaux de construction, on ne s'attend pas à ce que le télégraphe soit, dès l'abord, construit d'une manière aussi permanente qu'il serait désirable de l'avoir. L'objet principal, cependant, est d'avoir une ligne avant-coureur traversant toute l'étendue de la contrée pour aider dans la construction du chemin de fer et à l'établissement de la contrée. Dès que la voie ferrée sera achevée dans quelque section, le télégraphe pourra alors se construire d'après de nouveaux arrangements.”

18847. Saviez-vous, dans le temps, quelle espèce de bois l'on trouvait dans presque toute la contrée ?—Parfaitement.

18848. Quelle était, à votre avis, la durée du bois dans cette région ?—Je savais qu'il y avait de vastes sections où l'on ne rencontrait pas de bois.

18849. Et puis, était-il spécifié au memorandum préparé pour les soumissionnaires, que les entrepreneurs auraient à employer telle ou telle espèce de bois ?—Non ; les entrepreneurs avaient la liberté de faire toutes sortes de propositions relativement au bois. S'ils proposaient de poser des poteaux de cèdre tels que nous les avons ici, et que leur proposition fût raisonnable, elle serait comme de raison, favorablement reçue.

Les entrepreneurs avaient le privilège de faire toute espèce de propositions au sujet du bois.

18850. Est-ce que vous vous attendiez à cela ?—Je ne suis pas prêt à dire tout ce que j'espérais. Je m'attendais à ce que nous recevions plusieurs propositions—des propositions comme celles que nous avons reçues—effectivement.

18851. Si je comprends bien, vous dites que vous n'espérez pas avoir rien qui approchât d'une ligne permanente—qu'on n'emploierait pas de poteaux de cèdre—que ce serait une ligne plutôt temporaire : je vous demande si vous croyiez que l'on se servirait du bois qui croît dans cette partie de la contrée ?—Je ne sais pas trop si je le croyais. Je savais qu'il y avait par ci par là des massifs de meilleur bois, parce que je les y avais vus moi-même, et je pensais qu'il servirait dans une certaine mesure, mais je ne suis pas prêt à dire dans le moment que je m'attendais à ce que tel bois plutôt qu'un autre fût employé ; je laissais ce soin aux soumissionnaires.

*Télégraphe—
Soumissions.*

Contrat No. 1.

Savait dans le temps que le peuplier ne durait pas longtemps mais croyait qu'il serait de l'intérêt de l'entrepreneur de construire une ligne qui durât au moins cinq ans.

18852. Saviez-vous, dans le temps, quelle durée l'on attribuait au peuplier qui croît dans cette contrée?—Je savais qu'il ne durait pas longtemps. Je savais ceci : que l'entrepreneur quel qu'il fût, serait tenu par son contrat d'entretenir la ligne en bon état pendant cinq années, et qu'il aurait intérêt à trouver le meilleur bois qu'il pourrait—du bois dont la durée serait, au moins, de cinq ans.

18858. Ainsi, l'obtention de ce résultat était l'une des principales raisons pour passer le contrat, dans ce temps-là, avec cette condition?—C'était moi qui avais suggéré cette condition ; le ministre l'avait approuvée, afin de s'assurer une ligne qui durât cinq ans.

Mécontent de la ligne.

18854. Savez-vous si cette ligne a donné les résultats qu'on en attendait raisonnablement?—Il y a des gens qui ont été désappointés ; je suis de ceux-là ; mais néanmoins elle a eu son utilité. Ainsi, le gouvernement actuel a pu décider une question très importante—une question qui a occupé durant six et sept ans l'attention du personnel des ingénieurs quelques jours après que les partis eurent atteint Edmonton l'année dernière.

18855. Vous voulez dire au moyen du rapport télégraphique envoyé d'Edmonton?—Elles ont envoyé d'Edmonton un rapport télégraphique à Ottawa. C'est un premier exemple de son utilité.

18556. On avait pris tous les moyens possibles—des moyens extraordinaires—pour que cette dépêche parvint sans encombre à sa destination?—Je ne connais d'autre effort que celui de s'assurer qu'il y avait un opérateur télégraphique à Edmonton.

18557. Sans parler de cette occasion particulière, savez-vous si la construction de cette ligne a rempli les fins du gouvernement et du public en général, ainsi qu'on l'espérait?—Elle n'a pas été aussi satisfaisante que je l'espérais.

Ligne n'a pas été en opération aussi régulièrement qu'elle aurait dû l'être.

18558. Quelle est, à votre avis, la raison de son peu d'efficacité?—Je crois qu'elle n'a pas été en opération aussi régulièrement qu'elle aurait dû l'être.

18559. Et pourquoi?—Je parle de certains points—c'est-à-dire, des points au-delà de Manitoba. De ce côté de Manitoba, elle a été bien utile. Sans elle la construction de la voie ferrée—400 milles de voie ferrée de Selkirk au Port Williams—aurait pu à peine se faire.

18860. Et quant à cette partie entreprise, par ce premier contrat, par Sifton, Glass & Cie., qu'est-ce que vous en dites? a-t-elle été entrevue passablement en bon état?—J'ai fait rapport sur rapport sur ce sujet, et je préfère consulter mes rapports.

18861. N'avez-vous pas d'impression à nous faire connaître?—Non, pas dans le moment, sans consulter mes rapports.

Était présent à l'ouverture des soumissions.

18862. Je crois que ce premier contrat a été mis au concours public de la manière que vous avez dite, en demandant aux gens de soumissionner à leur volonté ; étiez-vous présent au dépouillement des soumissions qui ont suivi cette annonce?—Je ne saurais dire. Si vous voulez me permettre de voir la cédule des soumissions, je pourrais peut-être vous le dire. (Cédule produite.) Oui ; je crois que j'étais là : Voici un document qui donne une liste des soumissions reçues pour la construction de la ligne du télégraphe du chemin de fer du Pacifique

Canadien ; il est écrit de ma main, et porte la date du 7 août 1874, et il est signé par M. Trudeau et par moi et par M. Braun, comme ayant ouvert les soumissions.

18863. Dois-je comprendre que vous avez rédigé vous-même ce document ?—Il est de mon écriture.

18864. Eh ! bien, cela veut-il dire que vous l'avez préparé ?—Je n'ai pas le moindre doute que j'ai transcrit sur cette feuille de papier les détails concernant chaque soumission, car chaque soumission avait été ouverte séparément. Le témoin a écrit les détails de chaque soumission dès qu'elle était ouverte.

18865. Voulez-vous dire que vous avez écrit votre opinion de leur contenu ?—Il n'y a pas d'expression d'opinion ; il y a tout simplement les noms des soumissionnaires, leur adresse, la section pour laquelle ils soumissionnent, le taux par mille, et autres particularités de cette espèce.

18866. Croyez-vous que ces particularités que vous avez inscrites là étaient d'accord avec les soumissionnaires ?—Je n'en ai pas le moindre doute.

18867. Veuillez dire ce que vous avez noté là concernant la soumission de Sifton, Glass & Cie ?—Pour quelle section ?

18868. N'importe quelle soumission de Sifton, Glass & Cie ?—La soumission de Sifton, Glass & Cie est ici sous la lettre " A. "

18869. Et quel est votre jugement à son endroit, sous le rapport des particularités ?—J'ai écrit sur cette feuille de papier que la section 1 devra être terminée le 22 novembre, 1874 ; la section 5 le 22 juillet, 1875 ; que sous la rubrique de " le tout "—ce qui veut dire la ligne tout entière—il y a écrit \$1,290,000, y compris, je suppose, l'entretien, devra être terminé le 22 juillet, 1876. La moyenne du coût, \$629 dans la forêt, et \$259 dans la prairie ; voilà ce qui est écrit ici. Détails de la soumission.

18870. D'après cet écrit, quel était dans le temps, croyez-vous aujourd'hui, votre jugement sur la nature de leur soumission ?—Je dirai que c'était une soumission pour toute la ligne, et que ces messieurs s'engageaient à parachever certaines portions à des dates différentes ; section 1 en novembre, 1874 ; section 5, en juillet, 1875 ; et toute la ligne en juillet, 1876. La soumission de Sifton, Glass & Cie pour toute la ligne ; s'engageant à terminer certaines portions à des dates différentes.

18871. Ce même document contient d'autres colonnes, n'est-ce pas ?—Ce document est réglé en différentes colonnes, dans lesquelles sont inscrites les particularités concernant les sections respectives.

18872. Ce document est censé exprimer votre jugement, entre autres choses, sur la nature des soumissions pour des sections séparées, s'il y en avait ?—Non ; à peine. Cet écrit ne sert qu'à faire voir les particularités des soumissions.

18873. N'a-t-il pas pour objet de faire voir les particularités des soumissions qui ont été faites pour une seule section de la ligne : voulez-vous dire qu'il se restreint aux soumissions pour toute la ligne ?—Il a pour objet de faire voir les particularités de toutes les soumissions au fur et à mesure qu'elles étaient ouvertes.

18874. Mais si une soumission contenait une offre pour une seule section aussi bien que sur toute la ligne, ce papier est-il censé en donner les particularités ?—Certainement. Ainsi, par exemple, la soumission " V, " contenait les offres La cédule rédigée par le témoin est censée contenir les offres

*Télégraphe—
Soumissions.*

Contrat No. 1.

faites pour des sections particulières aussi bien que pour toute la ligne.

la Electric Manufacturing Co, de Toronto. Cette Compagnie propose de parachever les sections 1, 2, 3, 4, 5, et 6 et toute la ligne, pour sept sommes différentes.

18875. Il est donc censé contenir les offres faites pour les sections particulières aussi bien que pour toute la ligne?—Certainement.

18876. Est-il aussi censé contenir toute offre de Sifton, Glass & Cie pour la section 1?—Tout ce qui est écrit dans la colonne de la section 1 se borne à ces mots: "Achevé 22 novembre 1874."

Sifton, Glass & Cie n'ont pas fait d'offres pour la section 1.

18877. Et vous trouvez par là qu'il est censé contenir toute offre de Sifton, Glass & Cie de construire la section seule?—Il n'appert pas, dans cet écrit, qu'il y ait eu une offre distincte de finir cette section. Il n'y a pas de prix donné dans cette colonne pour cette section.

Quant à ce qu'il croit qu'il fallait faire, dans l'intérêt public, soit de faire construire la ligne par un ou plusieurs entrepreneurs, il préfère s'en référer à son rapport.

18878. Après avoir reçu les différentes soumissions et en avoir considéré les chiffres et autres particularités, vous êtes-vous formé une opinion sur la question de savoir si, dans l'intérêt public, il serait mieux de construire la ligne télégraphique toute entière en vertu d'un seul contrat, ou en vertu de contrats séparés pour des sections séparées?—J'ai fait un rapport sur les soumissions, lequel je tiens à la main.

CONTRATS Nos. 1-4.

18879. Traite-t-il de ce dont je m'enquiers?—Je le pense.

Rapport, 12 août, 1874

18880. Pouvez-vous dire ce que vous pensiez sur ce point?—Le Rapport est daté du 12 août, 1874. Je vais le lire :

"CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN, }
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF. }

"L'HON. A. MACKENZIE,
"Ministre des Travaux Publics.

"MONSIEUR,—Relativement aux soumissions pour la construction du télégraphe du chemin de fer du Pacifique, voici quelles sont les plus basses.

SOUSSIONS PAR SECTIONS.

Soumissions par sections.

SOUSSIONS.		Construc- tion.	Entretien, par année.	Temps du parache- vement.
Sec. No. 1, I. 1.	R. Fuller, Winnipeg..	\$ 38,750	\$ 6,000	Cette année.
Sec. No. 2, I. 1.	R. Fuller, Winnipeg..	90,000	12,000	Cette année.
Sec. No. 3, I. . .	R. Fuller, Winnipeg..	156,000	19,000	Novembre 1875.
Sec. No. 4, E. . .	Wm. R. Macdonald Colombie Anglaise.	133,225	.	9 mois.
Sec. No. 5, O. . .	Waddle & Smith, King- ston	189,120	† 5,040	500 milles par année.
Sec. No. 6, G. . .	Sutton & Thirkell, Lindsay	249,780	2 ans.
Total pour le tout par sections...		\$728,125	24,040	

* Inclus, excepté salaire de l'opérateur. † Et profits inclus dans la construction.

Télégraphe-
Soumissions.
Contrats Nos. 1-4.

SOUSSIONS POUR TOUTE LA LIGNE.

Soumission pour
toute la ligne.

SOUSSIONS.		Construc- tion.	Entretien par année.	Temps du parachè- vement.
		\$	\$	
Soumission O..	Waddle & Smith, King- ston.....	890,577	27,756	500 milles par année.
Soumission I..	Mackenzie, Grier & Cie., Toronto.....	1,170,140	70,000	Septembre 1876.
Soumission A. I	Sifton, Glass & Cie., Ottawa.....	1,290,000	†	Juillet 1876.
Soumission L..	Joseph Whitehead, Clinton.....	1,619,100	†	13 mois.

* Et profits.

† Inclus dans la construction.

“ Afin de pouvoir comparer plus exactement ces soumissions entre elles, le coût de l'entretien durant cinq ans devrait être ajouté au coût de construction dans les cas où l'entretien n'est pas inclus dans le chiffre pour la construction.

“ Abstraction faite de l'intérêt, les soumissions occuperont donc la position relative suivante :—

Toute la ligne par sections.....\$848,325

Toute la ligne par
sections, \$848,325
en bloc (soumission
la plus basse)
\$1,029,35.

SOUSSIONS POUR TOUTE LA LIGNE.

Soumission O.—Waddle & Smith, Kingston.....\$1,029,357
 “ A.—Sifton, Glass & Cie, Ottawa..... 1,290,000
 “ I.—Mackenzie, Grier & Cie., Toronto..... 1,520,140
 “ L.—Joseph Whitehead, Clinton..... 1,619,100

“ Il est clair d'après cela que si l'ouvrage peut-être fait aux offres les plus basses, il vaudrait mieux le donner par sections.

“ Comme il n'y a pas la même urgence pour la section 6, on pourra s'en occuper une autre fois.

“ Je recommanderais, néanmoins, qu'on prit des mesures immédiates pour passer les contrats pour la construction et l'entretien de la ligne télégraphique sur les sections 3, 4 et 5, que la section 3 soit donnée à Fuller, et la section R. Fuller, Winnipeg, et la section 5 à Waddle & Smith, de Kingston, 5 à Waddle & Smith, pourvu que ces Messieurs puissent fournir au gouvernement des preuves qu'ils sont capables de terminer les travaux avec toute la promptitude nécessaire, et d'entretenir la ligne durant le temps spécifié.

“ Quant à la section 4—à partir du système de télégraphie dans la Colombie Anglaise jusqu'à Edmonton—il est excessivement important que cette partie de l'ouvrage soit mise entre les mains d'un entrepreneur dont l'habileté et les ressources, pour mener à bonne fin la construction, ne puissent faire de douter. La soumission la plus basse est celle de Wm. R. Macdonald, de Yale; le prix qu'il demande est, à mon sens, si bas, et le temps qu'il se donne pour finir la ligne si court, que je doute grandement qu'elle soit *bonâ fide*. La soumission qui vient ensuite est celle de Waddle & Smith, de Kingston, mais comme ces messieurs sont les plus bas pour la section 5, laquelle, si elle leur était donnée, exigerait toute leur énergie pour être menée à bonne fin, et comme la section 5 s'étend du Fort Garry au Lac Supérieur, tandis que la section 4 se trouve on grande partie au-delà des Montagnes Rocheuses, je ne crois pas qu'il soit désirable de mettre les deux sections entre les mains des messieurs en dernier lieu mentionnés. La soumission qui vient ensuite est celle de F. J. Barnard, de Victoria. Ce Monsieur est bien et favorablement connu

Recommandé de
donner la section 3 à
Fuller, et la section
5 à Waddle & Smith.
Recommandation au
sujet de la section 4.

*Télégraphique—
Soumissions.*

Contrats Nos. 1-4.

dans la Colombie Anglaise, et est réputé posséder assez d'énergie et de ressources pour mener à bien toute entreprise dont il voudra se charger. Je n'hésite donc pas à recommander que cette section 4 lui soit confiée. Je remarque, néanmoins, qu'il ne donne pas de prix pour entretenir la ligne après sa construction. Je recommanderais, en conséquence qu'avant d'accepter sa soumission, on exige de lui qu'il fixe quelque prix raisonnable pour l'entretien.

Recommande R. Fuller pour la construction de la ligne, depuis le Fort Garry jusqu'à Edmonton; J. Barnard pour celle d'Edmonton au Fort La Hache; Waddle & Smith, pour celle du Fort Garry à Nipigon.

" Les trois soumissions que j'ai recommandées sont comme suit :—	
	Construction.
Section No. 3, Fort Garry à Edmonton, R. Fuller, Winnipeg.....	\$156,000
Section No. 4, Edmonton au Lac LaHache, F. J. Barnard, Victoria.....	272,250
Section No. 5, Fort Garry à Nipigon, Waddle & Smith, Kingston.....	189,120
	\$617,370

(Signé) " SANDFORD FLEMING,

" *Ingénieur en chef.*

" La recommandation est approuvée, et, en conséquence, M. Fleming se mettra en communication avec les parties.

(Signed) A. M.

18881. Avant de faire ce rapport, vous étiez-vous formé une opinion sur la question de savoir quel serait le mode le plus économique de construire la ligne, par sections, ou par contrats pour toute la ligne : le rapport dit bien, il est vrai, que si telle ou telle chose arrive dont l'éventualité vous est inconnue, il en résultera telle chose; mais je vous demande encore si vous aviez formé votre jugement sur le résultat probable—si vous en étiez arrivé à un jugement définitif sur le mode le plus économique?—Je crains bien de ne pouvoir vous donner d'autres renseignements que ceux que fournit le rapport. J'ai pu me faire des opinions sur différentes choses dans des conditions différentes dans ce temps-là à propos desquelles ma mémoire me fait aujourd'hui défaut.

Comparaison entre le coût par section et le coût pour toute la ligne.

18882. Par exemple, vous dites dans ce rapport: " Il est clair, d'après ce qui précède, que si l'ouvrage peut se faire au prix des soumissions les plus basses, il vaudrait mieux donner les contrats par sections," mais, plus loin, dans le même rapport, vous dites: " La soumission la plus basse pour l'une des sections est celle de W. R. Macdonald, et le prix pour l'ouvrage est, à mon sens, si bas, et le temps qu'il se donne pour le terminer est si court, que je doute grandement que cette soumission en soit une *bona fide*." Or, sa soumission est une de celles d'après lesquelles, il paraîtrait que vous en êtes venu à la conclusion que le système " par section " est préférable à celui du contrat " pour toute la ligne ", et qu'il affecte matériellement le résultat, si les soumissions qui suivent sont considérées comme les plus basses? Cela fait une différence de \$139,025.

18883. C'est-à-dire en prenant celle qui vient après Macdonald, comme devant être probablement acceptée?—Non; en prenant celle qui a été acceptée effectivement, celle de Barnard, qui est encore plus haute.

18884. Comprend-elle l'entretien, tel que vous l'aviez dans votre calcul?—Non, telle qu'elle est; en y comprenant l'entretien elle excéderait encore le prix de la soumission la plus basse ensuite—elle serait de \$1,115,225.

*Télégraphe-
Soumissions.
Contrat No. 4.*

1885. Cela ferait pencher la balance en faveur du mode de construction en bloc, pourvu que les soumissions méritassent examen?—A ce point de vue, cela rendrait le coût de la ligne par sections plus considérable que par le prix de la plus basse soumission pour toute la ligne.

1886. Avez-vous considéré ce côté particulier de la question quand vous avez en apparence recommandé le mode par sections comme le meilleur?—Je ne le crois pas, car j'y aurais certainement fait allusion si cela eût été le cas, parce que je ne savais pas alors ce que serait le coût de l'entretien. Je disais dans la dernière phrase de la dernière clause :

“ Je remarque, néanmoins, qu'il (c'est-à-dire M. Barnard) ne donne pas de prix pour l'entretien de la ligne après sa construction ; je recommanderais, en conséquence, qu'avant d'accepter sa soumission, on exigeât de lui de fixer quelque prix raisonnable pour l'entretien.”

Un prix fût fixé—\$46.50 par mille par année, si je comprends bien—lequel ajouté aux autres sommes, élève le coût total de l'ouvrage par sections à la somme que je viens de nommer, 1,115,225, tandis que l'offre la plus basse pour toute la ligne est celle de M. Waddle & Smith, de Kingston, \$1,029,357 ; la soumission plus basse ensuite, Sifton, Glass & Cie, \$1,290,000 ; la troisième, Mackenzie, Grier & Cie, \$1,520,140 ; la quatrième, Joseph Whitehead, \$1,116,000.

Voir question 18898.
Ces chiffres \$1,116,000 devraient être \$1,619,000.

1897. Quant à cette seule section du télégraphe qui formait la matière du premier contrat, M. Fuller en était en apparence le plus bas soumissionnaire, et il paraîtrait qu'après l'avoir envoyé, il eut avec vous une conversation dans laquelle il vous intima qu'il voulait une somme bien plus considérable que son offre, parce qu'une portion de la ligne avait à traverser une contrée boisée, ce à quoi il ne s'attendait pas, et vous faites sur le sujet un rapport dans lequel vous dites que sa nouvelle offre se monterait à \$50,000 ou \$60,000 de plus ; vous rappelez-vous quelque chose de cette circonstance?—Rien du tout, à moins que le rapport n'en parle. Je vois que Waddle et Smith, étaient tenus, en vertu de leur contrat, d'entretenir la ligne à raison de tant, recevant en même temps les profits, tandis que Barnard s'engageait à entretenir la ligne sans les profits.

CONTRAT No. 1.

1888. Dois-je comprendre que vous insinuez que l'offre de l'entrepreneur de recevoir les profits serait considéré par le gouvernement comme d'un grand avantage pour cet homme?—Je ne dis pas quel avantage c'était. Je suis ici pour dire toute la vérité et rien autre chose que la vérité, et je ne dirais pas toute la vérité si je n'appelais votre attention sur tous les points à mesure qu'ils se présentent.

1889. Je n'entends pas dire du tout que ce que vous dites n'est pas parfaitement exact.—Ces chiffres sont pour les besoins de la comparaison, et la comparaison n'est pas juste, si on ne tient pas compte du point dont je parle.

1890. Voulez-vous insinuer, ou est-ce votre opinion que l'offre, par l'entrepreneur, de retirer les profits de la ligne télégraphique, est pour lui un avantage additionnel?—Je le crois ; que l'avantage soit considérable ou léger, c'en est un dans tous les cas.

Recevoir les profits serait un avantage considérable pour l'entrepreneur.

1891. Est-une simple opinion que vous vous formez maintenant, ou en est-ce une que vous avez eue pendant quelque temps en ce qui con-

*Télégraphe—
Soumissions.
Contrat No. 1.*

cerne le télégraphe, que les profits sont un avantage pour l'entrepreneur?—Dès le commencement. Il est conforme à la raison que ce bénéfice ne fût-il que de deux sous par année, c'est toujours un bénéfice de deux sous.

18892. Dans le cas particulier dont nous parlons, Sifton, Glass & Cie., longtemps après avoir envoyé leur soumission, eurent une conversation avec vous, et si je comprends bien, s'arrangèrent pour avoir les profits de la ligne, outre le premier prix de leur soumission ; vous rappelez-vous cette conversation?—Non ; je ne m'en souviens pas très-distinctement. L'Exhibit 18, est une lettre que j'ai envoyée au secrétaire des Travaux Publics, relativement au contrat de Sifton, Glass & Cie.

18893. C'est le premier contrat pour le télégraphe?—Oui ; la lettre parle par elle-même.

18894. Vous remarquerez que Sifton, Glass & Cie., ajoutent à la fin de la lettre qu'ils vous ont adressée, en date du 14 octobre 1879, que "les entrepreneurs entretiendront les travaux et retireront les profits de la ligne : " avec-vous compris alors, et comprenez-vous maintenant, que ceci est de leur part une nouvelle proposition ; une proposition additionnelle à celle de la soumission?—Voici la lettre. Il me faut la lire avant de répondre à votre question.

Pas question des profits dans la première soumission de Sifton, Glass & Cie ; leur suggestion, après coup, de retirer les profits, une nouvelle proposition.

18895. Maintenant, voici la question : il y a ici deux documents qui ont passé par vos mains, et sur lesquels vous avez donné votre opinion au département ; le premier est leur soumission, venant après l'annonce, soumission pour toute la ligne, suivant vous, et l'autre du 16 octobre, comportant une nouvelle construction de la soumission, dans laquelle ils ont ajouté ces mots : "les entrepreneurs entretiendront la ligne, la mettront en opération et en retireront les profits," veuillez regarder ces deux documents, qui vous ont déjà passé tous deux par les mains, et dites s'il n'y a pas là un nouveau détail ajouté au contrat?—Il est possible qu'il en soit comme vous le dites. Je ne vois rien dans la première soumission qui ait trait à ce qu'ils retirent les profits de la ligne. Je ne vois nullement qu'il y soit question des profits.

18896. Alors pensez-vous que l'insertion de ce détail dans la lettre du 14 octobre à vous adressée constitue une réclamation nouvelle?—Ça me paraît être un peu cela, assurément. Je ne vois rien dans la première soumission concernant l'entretien, la mise en opération ou les profits.

18897. Vous rappelez-vous si, avant que le contrat fût passé, il y eut quelque discussion—je veux dire en ce qui concerne leur droit aux profits outre les autres conditions?—Non ; je ne me rappelle aucune discussion. Je me rappelais très-peu de choses concernant ce contrat, jusqu'à ce qu'on m'eût remis cette lettre.

OTTAWA, mercredi, 13 avril 1881.

Examen de SANDFORD FLEMING, continué :

Par le Président :

Rectification. Voir question 18886. Non pas \$1,116,000 mais \$1,619,000.

18898. La dernière fois que vous avez rendu témoignage, en parlant de la soumission de Joseph Whitehead pour toute la ligne télégraphique,

*Telegrams—
Submissions—
Contracts Nos. 1-4.*

le sténographe vous fait mentionner \$1,116,000 : est-ce exact ?—Non, ce n'est pas exact—dans tous les cas les chiffres ne sont pas exacts. Le montant devrait être \$1,619,000.

CONTRACT NO. 1.

18899. Quant à ce premier contrat, il y a deux choses principalement qui nous paraissent exiger des éclaircissements. La première est celle-ci : comment il se fait que Sifton, Glass & Cie., ont été traités comme soumissionnaires pour une certaine partie de toute la ligne ; et la seconde, comment il se fait qu'étant traités comme soumissionnaires, on leur ait permis d'avoir le bénéfice des profits de la ligne, ce qui n'était pas mentionné dans leur soumission?—Je ne suis pas sûr de pouvoir l'expliquer plus que je n'ai essayé de le faire l'autre jour.

Ne peut expliquer (1) comment Sifton, Glass & Cie, pouvaient être considérés comme soumissionnaires pour une certaine partie de la ligne et (2) comment on leur a permis d'avoir l'avantage des profits.

18900. Vous rappelez-vous si vous avez pris quelque part aux négociations avec aucun membre de cette société ?—Je ne pense y avoir pris aucune part. Mon devoir n'était pas de passer des contrats, mais de voir à les faire exécuter.

N'a pris aucune part aux négociations avec Sifton, Glass & Cie.

18901. Mais n'en avez-vous pas discuté les conditions ou changements de conditions avec quelques-uns des soumissionnaires pour partie de la ligne?—Très peu. Les propositions m'ont été déferées, et en général j'ai fait rapport sur les propositions. C'est à peu près tout ce que j'ai fait.

18902. Mais dans quelques cas, surtout lorsqu'on't commencé ces contrats relatifs au chemin de fer, vous avez eu des entrevues avec les soumissionnaires, et vous avez discuté les conditions ou changements de conditions?—Oui ; dans quelques cas, j'ai essayé de me faire donner par ces personnes le sens de leur soumission, quand il paraissait ambigu.

18903. Je crois, qu'outré cela, il y a une occasion où vous avez discuté un changement très marqué, sur lequel je vais appeler votre attention ; mais, en attendant, puisque nous sommes à parler de Sifton, Glass & Cie, avez-vous eu aucune entrevue avec eux?—Il est possible qu'il y ait des cas isolés.

18904. Je vous parle de ce cas-ci?—Je me rappelle que M. Glass était souvent à mon bureau, il y a quelques années.

18905. A l'époque où eut lieu cette nouvelle interprétation donnée à leur soumission, je veux dire en octobre 1874, vous avez écrit une lettre à la société et en avez reçu une réponse le même jour, donnant à supposer que quelque membre de la société était alors à Ottawa ; vous rappelez-vous si ce membre était M. Glass?—Je crois que M. Glass et Michael Fleming étaient alors à Ottawa ; je le crois, mais je n'en suis pas sûr.

Se rappelle avoir écrit, en octobre 1874, une lettre à la société alors existante sous le nom de Glass & Fleming, à Ottawa.

18906. Pourriez-vous rapporter maintenant la substance d'aucune conversation entre vous et eux, avant qu'une décision définitive fut prise pour ce contrat?—Oh, cela m'est tout-à-fait impossible. Je n'ai aucun doute que M. Glass, qui en était très capable, a fait valoir avec beaucoup de force sa propre manière de voir, et que je l'ai combattue du mieux que j'ai pu, autant qu'elle ne s'accordait pas avec ce que je pensais être le sens de la soumission.

18907. En ce qui regarde la nouvelle interprétation donnée à leur soumission par Sifton, Glass & Cie., par laquelle ils réclamaient

la lettre du témoin aux entrepreneurs et leur réponse écrites le 13.

*Télégraphe—
Soumissions.
Contrat No. 1.*

un certain prix pour l'entretien, en même temps que les profits pour l'exploitation de la ligne, nous avons remarqué que le rapport que vous avez fait sur leur réponse est daté du 13, bien que votre lettre leur demandant une réponse et leur réponse soient toutes deux datées du 14 ; nous supposons que c'est une erreur pure et simple, et que votre rapport n'a été réellement fait que le 14 ?—Oui, c'est une erreur qui se produit quelquefois dans les dates.

18908. Comme question de fait, il n'a été fait que le 14 ?—Oh, oui ; ma lettre du 14 a sans doute été écrite le 13, et aurait dû être datée du 13. Leur réponse datée du 14, a sans doute été écrite le 13, et aurait dû être datée du 13, parce que ma lettre a été écrite le 13 et porte cette date—tout s'était fait le même jour

CONTRAT No. 2.

18909. Venant maintenant au second contrat pour une partie de la ligne de télégraphe (c'était avec Richard Fuller) pouvez-vous dire s'il a été fait par aucune personne une soumission distincte pour cette étendue de la ligne, comprise entre Livingstone et Edmonton ?—Je dois consulter quelques documents pour pouvoir répondre à cette question. La section No. 2 paraît, d'après ces documents, embrasser la section No. 1 et la distance suivante—la distance du Fort Perry au détour de la Saskatchewan Nord.

Il n'y a pas eu de soumission distincte pour la distance comprise entre Livingstone et Edmonton.

18910. Ma question est celle-ci : quelqu'un a-t-il fait une soumission distincte pour la distance comprise entre Livingstone et Edmonton ?—Je ne sais pas. Je ne le sais pas dans le moment.

18911. Voulez-vous consulter le rapport que vous avez fait à ce sujet, au temps, ou à peu près, où les soumissions furent ouvertes ?—Il n'appert pas de ces rapports qu'il y ait eu des soumissions distinctes pour cette partie, autant que je puis voir. La soumission pour la section No. 1 embrassait la distance de Fort Garry à Livingstone ; la section No. 2, celle de Fort Garry au détour de la Saskatchewan Nord ; la section No. 3, celle de Fort Garry à un point sur la longitude d'Edmonton, de sorte qu'il n'y a pas eu de soumissions distinctes pour la section comprise entre Livingstone et Edmonton. Il doit être bien compris que Livingstone est dans le voisinage de Fort Pelly.

18912. Pouvez-vous expliquer comment il se fait que M. Fuller ait eu un contrat pour une partie de la ligne, pour laquelle nulles soumissions n'étaient demandées ?—Ceci est expliqué dans un rapport que j'ai fait en date du 16 septembre et que je tiens dans ma main.

Le 16 septembre, Fuller offrit d'exécuter les travaux sur la balance de la section 3, pour la somme qui restait, déduction faite du montant de la section 1, \$117,250 pour les travaux de télégraphe entre Livingstone et Edmonton.

18913. Voulez-vous donner, succinctement, les faits mentionnés dans le rapport ?—M. Fuller déclara le 14 septembre que sa soumission pour la partie de la ligne comprise entre Fort Garry et Livingstone était basé sur le fait que la ligne devait passer au sud de Riding Mountain, à travers un pays de prairies ; mais que si elle devait passer dans la direction maintenant requise, par le Détroit du Lac Manitoba, à travers un pays boisé, il exigerait qu'il lui fût payé \$20 par acre pour faire le déboisement, et que cela aurait l'effet d'ajouter de \$50,000 à \$60,000 à la somme mentionnée dans sa soumission. M. Fuller ayant été informé que l'augmentation de prix ne pouvait être accordée pour cette partie des travaux, une lettre fut reçue de lui en date du 16 septembre, dans laquelle il disait qu'il n'aurait pas d'objection à exécuter les travaux sur la balance de la section 3 pour la somme qui resterait après avoir déduit du montant total le montant de la section 1. La soumission de M.

Fuller pour toute la section No. 3 est de \$156,000. Sa soumission pour la section 1, une partie du No. 3, est de \$38,750, laissant \$117,250 pour les travaux du télégraphe entre Livingstone & Edmonton.

18914. Comprenez-vous que sa proposition comporte ceci : qu'il refusait de s'en tenir à l'ensemble des conditions de sa soumission, mais que, en retirant une partie, il voulait plutôt s'en tenir à l'offre qu'il faisait pour le reste de ce que comprenait sa soumission?—Oui.

18915. Cela, si je comprends bien par le fait qu'on vous a demandé de faire rapport là-dessus, ne le rendait pas inhabile, suivant les règlements du département, à avoir un contrat pour une partie de sa soumission?—Bien, je ne me rappelle pas avoir été appelé à prendre ce fait en considération.

18916. N'êtes-vous pas assez familier avec la pratique ordinaire du département pour dire si un retrait est généralement considéré comme rendant une personne inhabile à avoir un contrat?—J'étais très-désireux que le télégraphe fût construit de la meilleure manière et au plus bas prix. Il ne m'importait nullement de savoir qui aurait le contrat.

18917. Savez-vous si cette transaction était conforme ou non à la pratique ordinaire du Département—si une personne peut changer ses conditions, en se retirant d'une partie de la ligne qu'il a entreprise?—Ce n'est pas la pratique ordinaire, je le sais, mais cela se fait quelquefois.

Ce n'est pas la pratique ordinaire de permettre à un soumissionnaire de changer ses conditions, en se retirant d'une partie du contrat.

18918. Dans le cas actuel, est-ce que cela a été fait parce qu'on considérait que c'était plus avantageux dans l'intérêt public?—Je m'imagine que c'est là la raison.

18819. Était-ce pour des raisons pécuniaires—j'entends, quant au coût de toute la section pour laquelle il avait soumissionné?—Je m'imagine que ce doit en être la raison.

L'exception a été faite dans le cas actuel pour des raisons pécuniaires.

18920. Est-ce là la suggestion faite dans votre rapport à ce sujet—qu'en lui permettant de se retirer d'une partie du No 3, tout le No 3 pouvait être construit par deux entrepreneurs distincts pour moins d'argent que lui seul n'aurait pu le faire?—Je le suppose; mais je ne sais pas, à cette date éloignée, les raisons pour lesquelles la chose a été faite.

18921. Je vous demande présentement si ce sont là les raisons que vous en avez données, et si c'est là la substance de votre rapport, tel que vous le comprenez, maintenant à que vous êtes à l'examiner?—Je vais lire le rapport et il parlera par lui-même. Le dernier paragraphe de mon rapport se lit comme suit : "Je trouve que H. P. Dwight, le second soumissionnaire le plus bas pour la section No. 1, offre de la construire pour \$56,250." Cette somme, ajoutée à \$117,250, montant de la soumission révisée de M. Fuller, donne \$173,500 pour toute la section No. 3. Je trouve, plus loin, que la seconde soumission la plus basse pour la section No 3 est celle Mackenzie, Grier & Cie, \$202,000; de sorte qu'en donnant les travaux de la section No 1 à M. Dwight, et la balance de la section No 3 à M. Fuller, le coût de toute la section serait encore de \$29,400 moindre que le montant de la seconde soumission la plus basse : c'est-à-dire que M. Fuller a retiré pour les raisons données dans les lettres dont il a été question, sa proposition de construire toute la section No 3, de sorte que j'appelle la seconde soumission la plus basse, celle de Mackenzie, Grier & Cie, fut devenue la plus

*Télégraphe—
Soumissions.
Contrat No. 2.*

basse, et il apparaîtrait par le contenu de ce rapport qu'en retirant le contrat, en donnant une partie à M. Fuller aux conditions mentionnées, et la balance à M. Dwight, nous faisons exécuter toute la section No. 3 pour \$29,400 de moins que la soumission de Mackenzie, Grier & Cie.

Il a été permis à Fuller de construire une partie de la section 3 pour que les travaux fussent exécutés à meilleur marché que par Mackenzie, Grier & Cie., dont le prix était de \$225,900.

18922. Comprenez-vous maintenant que votre rapport sur cette section et cette transaction, sur la question de permettre à M. Fuller de construire soit toute la section 3, soit une partie seulement de cette section, avait pour but : que la section 3 pût être construite au meilleur marché possible pour le pays?—Je crois que c'en était là l'objet.

18923. Avez-vous remarqué si ce but a été atteint par les transactions qui ont eu lieu en fait?—Je n'ai aucune raison de croire qu'il n'a pas été atteint.

Mais, comme question de fait, la somme payée pour l'exécution du contrat à Sifton, Glass & Cie., a été de \$107,850, faisant un total de \$225,100.

18924. A quelle somme portez-vous ce que le pays a payé à Sifton, Glass & Cie., pour la section No. 1, en vertu des conditions réelles de leur contrat?—La soumission de Sifton, Glass & Cie pour la section No. 1, et je crois, la somme portée au contrat, est \$107,850 ; le prix de M. Fuller pour la balance de la section 5 est de \$117,250, faisant un total de \$225,100.

18925. Cela comprend-il l'entretien qui faisait partie des travaux pour lesquels la soumission était faite?—Bien, cela ne paraît pas certain. Aucune remarque n'en est faite dans le sommaire des soumissions.

18926. J'essaye en ce moment de rechercher si le Gouvernement a conclu cette transaction concernant la section 3, en la partageant entre deux personnes, de façon à faire faire tout l'ouvrage pour un prix moindre qu'il ne pouvait le faire faire en vertu de l'offre révisée de M. Fuller?—Si nous prenons la soumission de Dwight & Cie, pour la section No 1, \$56,250, et que nous ajoutons cette somme au prix de M. Fuller pour la balance de la section 3, \$117,000 cela revient à une somme beaucoup moins considérable.

18927. Mais vous ne comprenez pas la portée de ma question : M. Dwight, si je comprends bien, s'est retiré de l'arrangement?—Oui.

18928. Je comprends que tous ces rapports, tous ces examens de votre part et de la part du département, étaient faits dans le but de rechercher combien toute la section 3 coûterait au pays ; le département refusait de donner tout l'ouvrage à M. Fuller, parce qu'il exigeait \$60,000 de plus pour déboisement?—Oui.

La soumission de Fuller pour toute la section 3, \$156,000, et \$60,000 pour le déboisement n'auraient fait que \$216,000.

18829. Je veux savoir maintenant si le département a mené la transaction à bonne fin, de manière à ce qu'elle coûte moins que cette offre révisée ; de sorte que nous avons à considérer, non ce que proposait M. Dwight ou toute autre personne qui n'a pas rempli le contrat, mais ce qui a été fait par le département avec les personnes qui ont, de fait, rempli le contrat ? La soumission de M. Fuller pour toute la section 3 était de \$156,000, et si vous y ajoutez même la somme la plus élevée que j'ai mentionnée, \$60,000 pour le déboisement sur la section 1, vous avez \$216,000 comme le coût auquel était évaluée toute la section 3.

18930. Vous comprenez que c'était là sa proposition révisée?—Oui.

Tandis que les travaux ont, en fait, coûté \$225,000, ou \$9,000 de plus que la soumission de Fuller.

18931. Le département a-t-il fait mieux que cela?—Il n'appert pas qu'il ait fait tout-à-fait aussi bien, puisqu'en fait les travaux ont coûté \$225,000, \$9,000 de plus que la soumission de M. Fuller.

*Télégraphe—
Soumissions.
Cont. et No. 2.*

18932. Lorsque le contrat fut consenti à Sifton, Glass & Cie., le 17 octobre—c'est la date du contrat, et c'est celle mentionnée dans votre rapport de 1877—je comprends que le gouvernement était encore libre de se prévaloir de la soumission de M. Fuller, parce que le contrat n'a été signé que le 30 octobre ; comment comprenez-vous cela ?—Je ne le sais pas aujourd'hui. Tout ce que je puis dire c'est que je pensais que la soumission de M. Fuller était beaucoup trop basse, qu'il n'était pas fâché d'en sortir. Vous remarquerez, en regardant aux soumissions, qu'il est de beaucoup plus bas que presque tous les autres. La soumission pour la section 1, est de \$38,750, et celle de M. Dwight de \$56,250, et cette dernière a été retirée. On trouva qu'elle était trop basse. La soumission qui vient ensuite est de \$106,250.

Le témoin pensait que la soumission de Fuller était beaucoup trop basse.

18933. Vous êtes à faire des comparaisons avec la soumission de M. Fuller ?—Oui.

18934. Est-ce que cela a trait à la présente question ?—Ajoutez-y le coût du déboisement et sa soumission sera encore plus basse.

18935. Vous avez déjà fait cette évaluation, et vous l'avez portée à \$16,000 ?—Non.

18936. A combien l'évaluez-vous ?—A \$50,000 ou \$60,000—\$93,000.

18937. Pour la section 3 ?—Non, pour la section 1.

18938. Vous comprenez que je vous parle de l'occasion qu'a eue le gouvernement de faire exécuter toute la section 3 soit par une ou plusieurs personnes, et que je cherche à savoir s'il a profité de la meilleure chance qu'il a eue ?—De la façon dont vous posez la chose, il paraîtrait que non ; que le gouvernement a conclu un arrangement qui n'était pas aussi favorable que l'offre faite par M. Fuller.

Le gouvernement a conclu un arrangement qui n'était pas aussi favorable que celui proposé par Fuller.

18939. Vous dites de la façon dont je pose la chose : est-ce votre manière de l'envisager actuellement ?—Je parle de la manière dont elle est envisagée actuellement.

18940. Est-ce de cette façon que vous l'envisagez actuellement ?—Je ne l'ai jamais envisagée de cette façon auparavant.

18941. Quant au titre de ces deux entrepreneurs au choix du département, je suppose que le département n'avait pas beaucoup d'informations à cette époque ; savez-vous s'il en avait ou non ?—Ils n'étaient tous étrangers.

18942. Je présume qu'il n'y avait pas d'objection à M. Fuller, puisqu'il a eu un contrat pour partie de la ligne ; on ne pouvait par conséquent s'objecter à lui pour la raison que ce n'était pas un bon entrepreneur ?—Nous pensions dans quelques cas qu'une section suffisait amplement à quelques entrepreneurs. Voilà pourquoi Waddle & Smith n'ont pas obtenu une autre section.

18943. Mentionnez-vous ce fait comme l'une des raisons probables pour lesquelles M. Fuller n'a pas eu toute la section 3 ?—C'est possible.

18944. Le mentionnez-vous positivement ?—Non, mais je dis que c'est très-probable.

18945. Et pourquoi pensez-vous qu'il est probable qu'on ne l'a pas considéré comme un entrepreneur acceptable pour toute la section ?—Parce que, comme je l'ai dit déjà, je crois que sa soumission était Fuller n'était pas considéré comme un entrepreneur acceptable pour toute la

*Télégraphe—
Soumissions.**Contrat No. 2.*

section 3, parce que sa soumission était trop basse.

excessivement basse, et que je ne crois pas que ce soit toujours une bonne chose, dans l'intérêt public, d'accorder un contrat au plus bas soumissionnaire.

18946. Donnez-vous cela maintenant comme une raison de penser en ce moment qu'il n'était probablement pas un entrepreneur acceptable, vu que sa soumission était si basse?—Je ne donne aucune raison; j'essaye de me rappeler et de donner les raisons qui m'ont convaincu il y a six ans.

18947. Dites-vous que c'est là une des raisons qui vous ont traversé l'esprit?—Je ne me rappelle pas positivement; le fait est que je ne parle positivement de rien qui ne soit devant moi en blanc et en noir.

18948. Pensez-vous que le montant de la soumission de M. Fuller pour toute la section 3 a probablement été une raison pour laquelle on ne l'a pas considéré alors comme entrepreneur acceptable pour toute cette section?—Je répète ce que je viens dire.

18949. Qu'est-ce?—Que cela a probablement été pris en considération.

Deux contrats passés, l'un avec Sifton, Glass & Cie, l'autre avec Fuller, et d'après les calculs que le témoin a faits pour la première fois, il appert que la soumission de Fuller pour toute la section 3 eût été moins élevée que le prix que cette dernière a coûté.

18950. Et pensez-vous que cela ayant été pris en considération, voilà quel a été le résultat de la considération?—Le résultat est exactement tel qu'il ressort de ces contrats. Deux contrats ont été passés, l'un avec Sifton, Glass & Cie, et l'autre avec Richard Fuller, et il appert des calculs que je viens de faire pour la première fois, autant que je le sais en ce moment, que si la soumission de M. Fuller pour toute la ligne eût été acceptée et mise à exécution, le coût des travaux eût été un peu moins élevé.

18951. Dois-je comprendre que vous donnez comme l'une des raisons pour lesquelles les Gouvernement peut ne pas avoir profité du plus bas prix, le fait que peut-être la soumission n'était pas considérée acceptable, parce que le prix en était trop bas; est-ce cela?—Oui.

La remarque, le prix de Fuller était trop bas s'applique à son offre révisée, par laquelle il y ajoutait \$60,000.

18952. Vous venez de dire que son offre révisée était trop basse, car il a révisé son offre en y ajoutant \$60,000; est-ce que votre remarque s'applique à son offre révisée?—Je suppose que oui.

18953. N'avez-vous pas recommandé comme acceptables des personnes dont la soumission était encore plus basse—Dwight ou quelqu'autre personne?—Non, je ne le crois pas.

18954. Je vois par votre rapport que vous avez suggéré au gouvernement qu'il pouvait faire exécuter les travaux pour un prix moindre que l'offre de M. Fuller, en lui accordant une partie du contrat et la balance à quelqu'autre personne?—J'ai déclaré ce qui me paraissait clair, que si l'ouvrage était accordé à M. Dwight pour le montant de sa soumission, les deux sommes réunies feraient un total moindre que la plus basse soumission suivante.

18955. Ne donnez-vous pas à entendre par là que le gouvernement peut faire faire les travaux pour moins que l'offre révisée de M. Fuller?—Voici les paroles dont je me suis servi: "Je trouve que la plus basse soumission suivante pour la section est celle de H. P. Dwight. Il s'offre de la construire pour \$56,250." Cette somme, ajoutée aux \$117,250, fait un total de \$173,500 pour toute la section No. 3.

*Télégraphe—
Soumissions.
Contrat No. 2.*

18956. Ne suggérez-vous pas que le gouvernement peut donc, en toute sûreté, donner le contrat pour toute la section 3 aux personnes qu'entreprendront de la construire pour \$173,500?—Je ne suggère rien en cela. Je constate un fait. C'est une simple affaire d'addition.

18957. Mais en soumettant ce rapport au département, n'entendez-vous pas suggérer que probablement il fera faire les travaux pour cette somme, si ces soumissionnaires se présentent pour entreprendre?—Bien, on peut prendre cela comme une suggestion. La chose pouvait se présenter à l'esprit du ministre, mais je ne suggère rien. Je ne fais que constater un fait—une simple affaire d'addition.

18958. Sâvez-vous si, à cette époque, vous étiez sous l'impression qu'aucune personne ne serait acceptable qui offrirait de faire ces travaux pour \$173,500?—Je ne me le rappelle pas.

18959. Vous ne vous en souvenez pas?—Je ne me rappelle pas toutes mes impressions.

18960. Naturellement vous ne vous rappelez pas que l'offre de M. Fuller de les faire pour \$116,000 était si basse qu'elle le rendait inacceptable. Je suppose que vous ne vous rappelez rien de cela?—Je ne me rappelle rien de cela.

18961. Pouvez-vous dire d'une manière générale lesquels de ces entrepreneurs—je veux dire Fuller pour la partie ouest de la section 3, ou de Sifton, Glass & Cie pour la partie est de la même section, qui correspond réellement à la section 1—ont été trouvés les plus satisfaisants quant à l'entretien?—Je ne crois pas qu'aucun d'eux ait été très-satisfaisant.

18962. Supposant que ni l'un ni l'autre n'était satisfaisant, qui l'était le moins?—Je ne puis pas, en vérité, en parler positivement sans consulter mes rapports. Il est impossible de porter dans sa tête toutes ces impressions.

18963. Venons-en maintenant au contrat No 3, qui, d'après votre rapport de 1877, s'applique à la distance comprise entre Edmonton vers l'ouest jusqu'au système existant de la Colombie Anglaise, une distance d'environ 550 milles; ce contrat fut passé avec M. F. J. Barnard; pouvez-vous dire s'il a été exécuté?—Ce contrat n'a pas été exécuté; je puis dire cela.

18964. Pouvez-vous en donner la raison en peu de mots?—Les raisons en sont données très au long dans un grand nombre de rapports et une enquête volumineuse, qui peuvent se trouver devant la commission.

18965. En réalité ils ne s'y trouvent pas. Nous n'avons pas tenu à examiner les détails parce que nous comprenons qu'ils sont dans le département du ministre de la justice pour le règlement de l'affaire, mais je croyais que vous pouviez nous dire en peu de mots pourquoi il n'a pas été exécuté?—Je le pourrais peut-être en consultant quelques-uns des derniers rapports.

18966. A-t-il été arrêté par le gouvernement, ou a-t-il refusé d'agir?—Bien, l'histoire en est longue. Si je pouvais trouver mon dernier rapport sur le sujet, toute l'histoire y est condensée dans le moins de mots possible, et ça pourrait épargner le temps de la commission que de le déposer devant elle.

Quand le témoin, dans son rapport au ministre, remarque que les travaux pourraient être faits à meilleur marché que l'offre revisée de Fuller, il croit n'avoir fait aucune suggestion.

Ni Fuller, ni Sifton, Glass & Cie n'ont été des entrepreneurs satisfaisants.

TÉLÉGRAPHE—
SOUMISSION.
CONTRAT NO. 3.
De Edmonton au système télégraphique de la Colombie Anglaise.
Le contrat n'a pas été exécuté.

*Télégraphe—
Soumissions.
Contrat No. 2.*

18967. Pour le moment, nous n'entrons pas dans les détails?—Je préférerais de beaucoup adopter ce mode, parce que ma mémoire n'est pas très sûre des chiffres et d'autres choses. L'histoire paraît en être donnée dans les trois premières pages de ce rapport. Le rapport lui-même est très-long. La partie historique n'est pas longue, et je ne sache pas qu'elle puisse être condensée, car elle est quelque peu compliquée. Il n'est pas besoin de lire ce qui a rapport au malentendu entre M. Barnard et le département. Je serai très-heureux de lire la partie historique.

18968. Lisez juste ce que vous jugerez nécessaire pour nous faire voir la raison, telle que vous la comprenez, pour laquelle les travaux ont été arrêtés?—Voici des extraits d'un rapport que j'ai fait en date du 19 février, 1879. En 1874, des soumissions furent sollicitées et reçues. Le 12 août, je fis rapport sur les soumissions, et en ce qui regarde le contrat subséquemment accordé à M. Barnard, j'extraits de mon rapport ce qui suit :

Fait rapport qu'il est en faveur d'accorder le contrat à Barnard.

“ En ce qui regarde la section 4, s'étendant depuis le système télégraphique de la Colombie Anglaise jusqu'à Edmonton, il est très-important qu'une partie des travaux soit confiée aux mains d'un entrepreneur, dont la capacité à les remplir ne puisse être mise en doute. La soumission la plus basse est celle de M. William R. Macdonald, de Yale. Le prix qu'il demande pour l'ouvrage, est, dans mon opinion, si bas, et le temps dans lequel il entendrait de le finir est si court, que j'ai des doutes sérieux sur la bonne foi de la soumission. La soumission la plus basse après celle-là est celle de Waddle & Smith, de Kingston ; mais comme ces messieurs sont les plus bas soumissionnaires pour la section 5, dont l'exécution, si le contrat leur est accordée, exigera toute leur énergie, et comme la section 5 s'étend de Fort Garry au Lac Supérieur, tandis que la section 4, est pour une grande partie, par delà les Montagnes Rocheuses, je ne crois pas qu'il soit désirable de confier les deux sections aux mains de ces messieurs. La soumission la plus basse ensuite est celle de F. J. Barnard, de Victoria. Ce Monsieur est bien et avantageusement connu dans la Colombie Anglaise, et on lui prête assez d'énergie et de ressources pour exécuter tout ce qu'il entreprend. C'est pourquoi je n'hésite pas à recommander que la section 4 lui soit confiée. Je remarque, cependant, qu'il ne fait pas de prix pour l'entretien de la ligne, après sa construction. Je recommande donc qu'avant que sa soumission soit acceptée, il soit requis de fixer un prix raisonnable pour l'entretien.” * * *

Rang respectif des soumissionnaires.

“ Le rang respectif des soumissions dont il a été question ci-dessus était comme suit :—Wm. R. Macdonald \$133,225, y compris l'entretien pour cinq ans, excepté le salaire des opérateurs ; pour être terminée dans neuf mois. Ensuite, Waddle & Smith, de Kingston, \$224,500 ; entretien, \$24 par mille par année sans les profits ; pour être terminée dans dix-huit mois. La troisième soumission la plus basse est celle de F. J. Barnard, \$272,250 ; pour être terminée dans deux ans.

Prend la responsabilité de recommander une soumission plus que double de la plus basse.

“ On voit par là que j'ai pris sur moi la grave responsabilité de recommander l'acceptation d'une soumission qui fait plus que doubler la plus basse, afin que les travaux pussent être confiés aux mains d'un homme l'on croit posséder d'amples ressources, de l'habileté, la connaissance des lieux et l'énergie. M. Barnard passait pour un homme de cette trempe, et on a cru qu'en lui confiant les travaux, le télégraphe serait terminé d'une manière satisfaisante, au-delà de tout doute, au temps stipulé dans le contrat. Le contrat fut accordé à M. Barnard en septembre 1874, et il fut signé le 10 novembre suivant. Il entreprit de terminer le télégraphe d'un bout à l'autre au 2 octobre 1876. Il était entendu que les travaux devaient commencer aux deux bouts—Coché Creek et Edmonton—et seraient poussés aussi vigoureusement que possible vers un point central commun, soit la frontière de la Colombie Anglaise à la Passe de la Tête

Barnard entreprit de terminer l'ouvrage au 2 octobre 1876.

*Télégrapho-
Soumissions.
Contrat No. 3.*

Jaune. Pour rendre clair et abrégé cet énoncé des faits, je vais diviser en deux parties les observations que j'ai à faire sur le sujet, et je parlerai d'abord de la moitié ouest, ou cette partie de la ligne à l'intérieur de la Colombie Anglaise, et en second lieu de la moitié est, savoir : depuis les montagnes à Edmonton. D'abord en ce qui regarde la section dans la Colombie Anglaise. Le 9 avril, environ sept mois après que le contrat fut signé, l'entrepreneur reçut instruction par un télégramme de discontinuer la construction du télégraphe dans la Colombie Anglaise. A cette époque, il avait fait des travaux entre Cache Creek et Kamloops, pour une valeur de \$8,000, lequel montant lui fut payé, après certificat donné. M. Barnard ne reçut pas d'autres instructions jusqu'au 3 mars, 1876, alors qu'on lui donna ordre de continuer les travaux dans la Colombie Anglaise, mais dans une direction différente de celle qu'on avait d'abord adoptée. Il reçut instruction de suivre la ligne de localisation depuis la Cache de la Tête Jaune jusqu'à Fort George. Aucun changement n'était fait à l'est de la Cache de la Tête Jaune. Une correspondance s'ensuivit, mais il ne paraît pas que M. Barnard ait donné suite aux instructions qui lui furent données ; il ne fit rien que ce soit entre la Cache de la Tête Jaune et Fort George. Le 18 mars 1878, on télégraphia à M. Barnard de recommencer les travaux sur la route en premier lieu choisie, *via* Kamloops à Cache Creek. Le 8 juin, l'entrepreneur s'y refuse, à moins qu'on ne lui paie l'argent qu'il prétend lui être dû pour des pertes encourues. Le 10 février 1878, M. Barnard est appelé à dire d'une façon précise s'il est prêt à continuer la construction de la ligne, aux prix et conditions du contrat. Le 30 juillet, M. Barnard répond qu'il est prêt à continuer ; il paraît avoir recommencé ses opérations dans le cours d'août dernier et il a continué depuis. Suivant les derniers rapports, il a fait des travaux de construction de la ligne pour une valeur de \$21,531 ; a livré des fils pour une valeur de \$21,456 ; pour pose de poteaux, \$1,044 ; total, \$44,031 ; et on lui a payé ce montant moins un pourcentage retenu de \$2,131.

2e.—De la Cache de la Tête Jaune à Edmonton.

" Il a déjà été dit que le contrat a été accordé à M. Barnard en septembre 1874, et qu'il avait jusqu'au 2 octobre 1876 pour le remplir. A cette dernière date, rien du tout n'avait été fait sur cette moitié de la ligne. Le 18 avril 1877, on demanda à M. Barnard s'il entendait marcher avec les travaux entre la Passe de la Tête Jaune et Edmonton, à quoi il répondit d'une façon évasive. Le 23 avril 1877, l'entrepreneur reçut de nouveau instruction par télégraphe de procéder aux travaux entre la Cache de la Tête Jaune et Edmonton. Le 4 mai 1870, on demanda par dépêche à l'entrepreneur : " Allez-vous commencer le télégraphe entre la Cache de la Tête Jaune et Edmonton pendant cette saison ? Répondez oui ou non immédiatement." Le 7 mai 1877, Barnard répondit qu'il était prêt à exécuter le contrat, mais il n'a, que je sache, rien fait que ce soit jusqu'à cette date, entre Edmonton et la Cache de la Tête Jaune."

Voilà toute la partie historique.

18969. Tel que vous l'avez compris, dans l'origine, le point de terminaison ouest de son contrat était-il à Cache Creek ou ses environs ?— Je crois que oui. Quand le contrat fut passé, le point fut laissé libre. Si je m'en rappelle bien. Il y avait un autre point, nommé Lac la Hache, dont il est question dans le mémoire pour l'information des soumissionnaires : " Lac la Hache ou tout autre point approprié."

18970. Etait-ce dans la même partie de la province ?—Oui. On trouva que Cache Creek était le point le plus propre pour se relier au système de la Colombie Anglaise.

18971. Dans l'origine, on voulait que l'entrepreneur partît du voisinage de ce point pour se diriger à l'est ?—Oui, du voisinage de ce point.

Le 9 avril, il reçut instruction de discontinuer les travaux à cette extrémité de la ligne se trouvant dans la Colombie Anglaise.

Avait fait des travaux entre Cache Creek et Kamloops pour une valeur de \$8,000.

En mars 1876, il reçut instruction de continuer les travaux dans la Colombie Anglaise, mais de suivre la ligne depuis la Cache de la Tête Jaune à Fort George.

N'a rien fait. Le 10 mai 1878, Barnard reçoit instruction de recommencer les travaux sur la route originaire.

Finally Barnard a continué les travaux.

CONSTRUCTION.

Barnard n'a pas procédé à la construction de la ligne depuis la Cache de la Tête Jaune à Edmonton.

*Télégraphe—
Construction.*
Contrat No. 3.

La partie est de la section devait être construite en partant d'Edmonton et en travaillant vers l'ouest.

18972. Et comment avez-vous compris que la partie est de son contrat devait être construite; en commençant à l'extrémité est du contrat? —En commençant à Edmonton ou à tout endroit qu'il aurait jugé plus convenable, et en poussant les travaux dans une direction ouest.

18973. S'attendait-on que l'entrepreneur s'avancerait graduellement de chacun de ces points de terminaison vers un point central commun? —Oui; je m'attendais qu'il pousserait les travaux aux deux bouts de sa section, la partie est en partant de l'extrémité est, et la partie ouest en partant de l'extrémité ouest. Dans ce dernier cas, s'il faisait venir ses hommes de la Colombie Anglaise, en toute probabilité, il aurait commencé les travaux près de la Cache de la Tête Jaune et travaillé dans la direction d'Edmonton.

18974. Mais à tout événement vous vous attendiez qu'il ferait quelques préparatifs à l'extrémité est et s'avancerait à l'ouest?—Oui.

18975. Ce n'est pas ce qu'il a fait, si j'ai bien compris?—Non.

Croit que l'intention de l'entrepreneur dès l'abord était de commencer dans la Colombie Anglaise, et de pousser les travaux vers les territoires du Nord-Ouest.

18976. Dans le malentendu entre lui et le gouvernement comprenez-vous que sa prétention était qu'il n'était tenu que de s'avancer de l'extrémité ouest du contrat vers l'est?—Je crois qu'il n'a jamais eu l'intention de faire autre chose que de commencer dans la Colombie Anglaise, à Cache Creek, et de diriger les travaux vers les territoires du Nord-Ouest.

18977. A l'époque où vous lui avez télégraphié ou écrit pour la première fois de cesser ses opérations, vous rappelez-vous quelle proportion des travaux avait été faite, ou s'ils avaient été commencés?—Oui; la proportion est donnée dans un rapport ou dans une annexe.

Quand Barnard a arrêté la première fois, il avait fait des travaux pour une valeur de \$8,000.

18978. Veuillez dire à peu près quelle proportion de la ligne il avait faite quand il a arrêté la première fois?—Il avait fait des travaux pour une valeur de \$8,000.

18979. Voulez-vous dire dans quelle localité environ ces travaux ont été faits?—Oui; entre Cache Creek et Kamloops.

18980. A l'époque ou vers l'époque où ce contrat fut passé, à quelle distance le système télégraphique de la Colombie Anglaise s'étendait-il, et dans quelle direction?—Il s'étendait de l'île de Vancouver à la vallée de la rivière Fraser; et de la vallée de la Fraser, ou district de Cariboo.

18981. Dans une direction nord ou nord-est de Vancouver?—Oui.

18982. Et les travaux que M. Barnard devait faire avaient pour but de se relier à ce système au point le plus approprié?—Oui.

18983. A l'époque où il a été arrêté, j'ai compris que vous aviez dit qu'il ne s'était pas rendu plus loin que quelque part aux environs de Kamloops?—Tous les travaux qu'il avait faits l'avaient été entre Cache Creek et Kamloops, si ma mémoire est juste.

Subséquemment, il donna instruction à l'entrepreneur de se diriger de la Cache de la Tête Jaune à Fort George.

18984. Subséquemment vous lui avez donné instruction de se diriger entre deux points?—Oui.

18985. Quels étaient ces deux points?—La Cache de la Tête Jaune et Fort George; sur tout-à-fait une autre route.

18986. A quelle distance environ se trouvait le point de départ de la

*Télégraphe—
Construction—
Contrat No. 3.*

ligne que vous lui donniez instruction de construire, des travaux les plus rapprochés qu'il avait faits, au temps où il fut arrêté?—Une grande distance.

18987. De quelle longueur environ?—Environ 200 milles.

18988. En passant des contrats avec ces différentes personnes, savez-vous si le gouvernement attendait d'elles, ou si c'était son intention, qu'elles construiraient de temps à autre des parties de la ligne—des parties disjointes—ou si elles devaient procéder graduellement en partant de différents points de terminaison ou d'un seul point de terminaison?—Je ne sais pas que le gouvernement eût des desseins particuliers; on attendait de ces personnes qu'elles termineraient leurs travaux au temps stipulé dans le contrat, et afin d'en arriver là, elles avaient à faire des travaux à différents points sur les sections.

Ce qu'on attendait des entrepreneurs.

18989. En lui donnant instruction de partir alors de la Cache de la Tête Jaune pour se diriger vers Fort George, pensiez-vous que cela était conforme à l'intention première quant au mode de construction de la ligne par les entrepreneurs?—C'était dû à ce que le gouvernement avait changé sa manière de voir quant au point de terminaison de la ligne.

Raison des instructions données à l'entrepreneur de se rendre de la Cache de la Tête Jaune à Fort George.

18990. En quoi avait-il changé sa manière de voir?—Ou plutôt, c'était probablement dû à quelque autre chose. Le télégraphe devait être construit sur la route du chemin de fer, et la route à travers la Colombie Anglaise n'avait pas été formellement adoptée; mais pour se conformer aux clauses de l'acte, si ma mémoire est juste, le gouvernement du jour adopta la ligne de la Cache de la Tête Jaune à Fort George.

18991. Vous voulez dire qu'il adopta cette route comme la ligne du chemin de fer, de manière à se conformer à l'acte qui exigeait que le télégraphe suivit la ligne localisée du chemin de fer?—Oui, je crois que ce fut probablement là la raison. On pensait alors que Bute Inlet serait le point de terminaison de la ligne.

Le télégraphe devrait suivre la route du chemin de fer, et on pensait que Bute Inlet serait le point de terminaison.

18992. De sorte que, au meilleur de votre souvenir, la ligne de la Cache de la Tête Jaune à Fort George a été adoptée comme la ligne localisée du chemin de fer afin que le télégraphe pût y être construite?—Oui, je crois que oui.

18993. Et conformément à cela, M. Barnard reçut instruction de partir de ce point et de s'avancer vers le Fort George en construisant le télégraphe?—Oui.

18994. Avez-vous pris part aux instructions qui lui furent données de s'avancer ainsi?—Il me semble que je lui ai télégraphié.

18995. Était-ce en conformité avec votre manière de voir comme ingénieur en chef du chemin de fer?—Je ne faisais qu'exécuter les instructions que j'avais reçues du ministre.

A télégraphié les instructions à Barnard.

18996. Considérez-vous que ces instructions données à l'entrepreneur étaient conformes à l'intention première du contrat en ce qui regarde la méthode d'exécution progressive de cette ligne; je veux parler du fait de commencer à un point détaché?—Il était très bien connu que le contrat ne supposait pas en premier lieu que la ligne suivrait cette direction; il supposait qu'elle se rendrait au Lac la Hache ou à Cache Creek, ou quelque autre point approprié; mais les desseins du gouvernement concernant le point probable de terminaison devinrent arrêtés, et la circonstance dont j'ai parlé rendit un changement nécessaire.

L'idée première était de se rendre au Lac la Hache.

*Télégraphes
Construction.*
— *Contract No. 3.*

18997. Ce que je veux savoir en vous demandant si ces instructions étaient conformes aux desseins qu'on avait formés au temps où le contrat fut passé, c'est ceci : si vous pensez qu'un entrepreneur serait obligé de prendre et de construire sa partie de la ligne télégraphique, en commençant à un point entièrement éloigné de ses quartiers d'approvisionnement, et de toute partie qu'il aurait déjà complétée?—Naturellement M. Barnard pouvait exercer une réclamation pour toutes pertes que lui aurait fait éprouver un changement quelconque.

Les pertes encourues à la suite d'un changement de localisation devaient être supportées par le gouvernement.

18998. Alors s'il y a eu des pertes encourues à la suite de ce changement, elles n'étaient pas couvertes par le contrat primitif?—Non ; il eût fallu lui accorder une compensation.

18999. De sorte que cette direction particulière dont vous parlez n'était pas absolument comprise dans les conditions primitives du contrat?—Je ne le crois pas ; on ne l'avait pas en vue quand le contrat a été passé.

19090. Je suppose que vous n'avez pris aucune part dans le règlement du malentendu, puisqu'il est confié au soin du département?—La dernière action que j'ai prise là-dessus, c'est ce dernier rapport, dont je viens de vous lire une partie.

Aucune négociation n'a eu lieu entre le témoin et le gouvernement en ce qui concerne les conditions du règlement.

19001. Je veux dire qu'aucune négociation n'a eu lieu entre vous et le gouvernement au sujet des conditions du règlement ou quelque chose comme cela?—Aucune.

**SOUSSIONS—
CONTRAT No. 4.**

19002. Le contrat suivant, le No. 4, était aussi pour une partie de la ligne télégraphique, je crois?—Le No. 4 comprenait la construction du télégraphe depuis Fort William à Selkirk ; 410 milles.

La première soumission était celle de Waddle & Smith, \$189,120 pour la construction ; pour l'entretien \$12 par mille avec, et \$24 par mille sans les profits.

19003. Veuillez donner quelques-unes des premières soumissions pour les différentes sections ; le montant des soumissions pour la section No. 5, qui forme le contrat No. 4, et le rang qu'elles occupaient?—La première soumission était celle de Waddle & Smith, de Kingston, \$189,120.

19004. Est-ce que ce montant ne comprend que la construction?—Oui ; pour l'entretien \$2,400 par 100 milles—\$12 par mille avec les profits, et \$24 par mille sans les profits.

19005. Ce prix que vous mentionnez pour l'entretien serait par année, naturellement?—Par année, je suppose. La soumission ne le dit pas, mais elle devait certainement vouloir dire cela. Je le vois écrit au crayon ici (montrant l'annexe) mais c'est de mon écriture—au moins ça paraît être mon écriture.

Le témoin porte à \$239,520 l'offre nette sans profits.

19006. Alors à quoi portez-vous l'offre nette de Waddle & Smith pour la construction de cette section, et son entretien pendant cinq ans?—Sans profits?

19007. Sans profits.—A \$239,520.

L'offre de Sutton et Thirkell était de \$214,950, y compris l'entretien.

19008. Et la soumission la plus basse après celle-là?—La plus basse ensuite sur cette liste-ci est celle de Sutton & Thirkell, de Lindsay, \$214,950 y compris l'entretien.

19009. Alors cette soumission est en réalité plus basse que la première nommée?—C'en a l'air.

*Télégraphe—
Soumissions.
Contrat No. 4.*

19010. En supposant que le soumissionnaire n'eût pas eu les profits, c'est peut-être là ce qui, dans votre opinion, a fait pencher la balance dans ce cas-ci, quand vous avez préparé le rapport?—Non; il me paraît qu'on n'a regardé qu'à la construction—le prix pur et simple de la construction, sans y ajouter l'entretien.—La soumission qui vient ensuite est celle de Sutton, Thompson & Cie. Il n'y est pas dit si elle comprend l'entretien ou non, mais la somme est de \$243,150.

La soumission de Sutton & Thompson, de \$243,150 y compris l'entretien.

19011. En regardant à la soumission, voulez-vous dire si le montant comprend ou ne comprend pas l'entretien?—Oui; elle paraît comprendre l'entretien. C'est une omission dans le tableau annexé à mon rapport.

19012. Et la soumission de Sutton & Thirkell paraît également comprendre l'entretien?—Oui; ceci est mentionné au tableau des soumissions pour cette section.

19013. Alors, en ce qui regarde ces deux soumissions, je comprends qu'il y a une différence de \$28,200 en faveur de la soumission de Sutton & Thirkell?—Il paraît en être ainsi.

Différence de \$28,200 en faveur de la soumission de Sutton & Thirkell.

19014. C'est-à-dire, elle est d'autant plus basse que l'autre?—Oui.

19015. Prenez-vous part, généralement, aux négociations avec les soumissionnaires, ayant trait à l'obtention des contrats?—Non; généralement ça ne se faisait pas. Le système peut être décrit comme suit: les soumissions étaient reçues par le secrétaire, M. Braun, conformément à l'annonce. Elles s'accumulaient dans un tiroir jusqu'à ce que le temps de les recevoir fût expiré; alors on fixait bientôt après un jour pour les ouvrir. Elles étaient généralement ouvertes par M. Trudeau, M. Braun et moi-même, et quelquefois une quatrième personne était présente. Les soumissions étaient marquées aussitôt qu'elles étaient ouvertes, et à l'ouverture de chaque soumission distincte, on faisait une marque correspondante sur chacun des papiers contenus dans l'enveloppe, et une inscription était faite sur une feuille de papier qu'on appelait d'abord un sommaire des soumissions. Cela étant fait, j'étais appelé à faire rapport au ministre de la nature des soumissions. Ayant fait rapport des soumissions, je n'avais plus rien à faire jusqu'à ce que le contrat fût passé, à moins qu'on ne me fit une demande spéciale. Alors il était de mon devoir, comme officier exécutif en chef, de voir à ce que le contrat fut exécuté.

Manière d'en agir avec les soumissionnaires.

En général après avoir fait au ministre rapport des soumissions le devoir du témoin cessait, jusqu'à ce qu'il vit à faire exécuter le contrat.

19016. Quand vous dites que vous faisiez rapport de la nature des soumissions, voulez-vous dire que vous faisiez rapport de leur rang respectif au point de vue pécuniaire?—Je faisais rapport précisément de la manière que vous avez pu voir dans les divers rapports qui sont devant vous, et dont j'ai eu quelques-uns entre les mains aujourd'hui.

19017. Je suppose qu'un des principaux éléments de votre rapport était le mérite respectif des soumissions quant à la question d'argent?—Oui; j'établissais le montant de chaque soumission comme vous le voyez dans les rapports qui sont sur la table.

19018. Après que le choix avait été fait d'un certain soumissionnaire, Braun l'organe officiel qui ouvrait les négociations avec lui, en général?—M. Braun était l'organe officiel du département, et c'est toujours lui, je crois, qui communiquait avec le plus bas soumissionnaire.

*Télégraphe—
Soumissions.
Contrat No. 4.*

Dans le cas actuel, le témoin a peut-être été l'organe officiel en vertu d'instructions reçues.

19019. Dans le cas actuel, vous paraissez avoir communiqué directement, en premier lieu, avec Waddle & Smith?—Alors, j'ai pu recevoir des instructions spéciales de le faire.

19020. Vous avez communiqué avec eux par lettre et aussi par dépêche à la même date: savez-vous pourquoi vous, qui êtes ingénieur en chef, vous avez fait ce que d'habitude faisait le secrétaire du département?—Non; si j'avais reçu des instructions spéciales dans ce cas particulier naturellement j'aurais obéi à mes instructions.

19021. Voulez-vous dire que partout où il appert que vous avez pris part aux négociations avec l'entrepreneur, c'était en vertu d'instructions spéciales, et en dehors de votre devoir ordinaire?—Ce n'était pas la pratique ordinaire.

La lettre indique qu'il avait reçu instruction du ministre.

19022. Pouvez-vous dire de qui vous receviez instruction?—Oui; dans le cas actuel, j'ai reçu instruction du Premier ministre et ministre des Travaux Publics, et la lettre prouve, à sa face même, que j'ai simplement accompli mon devoir en lui écrivant, parce que le dernier paragraphe dit que la personne "voudra bien communiquer immédiatement avec le Premier ministre sur le sujet." J'ai accompli mon devoir en écrivant cette lettre; je ne lui demandais pas de m'écrire.

19023. Le télégramme qui a été produit par M. Waddle lui-même, portant la date du 12 août, je crois, n'apparaît nulle part dans la correspondance imprimée, mais vous le lui avez adressé et il est ainsi conçu: "Pouvez-vous descendre immédiatement à Ottawa au sujet de votre soumission pour le télégraphe du Pacifique? Répondez: " Vous rappelez-vous de quelque chose de particulier à ce sujet qui aurait fait sortir cette affaire de la pratique ordinaire?—Le secrétaire pouvait ne pas être en ville. Je crois que c'était dans le mois d'août, et à cette époque de l'année quelquefois un bon nombre des employés sont absents de la ville.

19024. Mais je comprends que vous ne vous rappelez rien de particulier à ce sujet?—Non, je ne me rappelle rien, en écrivant cette lettre et ce télégramme, j'accomplissais le devoir de secrétaire.

Ne peut donner aucune raison pour laquelle on passa par-dessus Sutton & Thirkell et qu'on donna \$28,200 de plus à Sutton & Thompson.

19025. La correspondance qui nous a été fournie sur ce contrat montre que les personnes que vous avez mentionnée comme étant les plus bas soumissionnaires n'ont pas fait leur dépôt au temps voulu par le département, que le département a passé aux plus bas soumissionnaires après elles, Sutton & Thirkell, qu'une correspondance a été échangée entre le département et Sutton et Thirkell jusqu'au 16 décembre 1874, date à laquelle il appert qu'il était probable qu'ils devaient avoir le contrat au plus bas des deux prix que vous avez mentionnés, c'est-à-dire \$214,950; pouvez-vous donner la raison pour laquelle on a passé par dessus leur soumission et l'on a accordé le contrat d'après la soumission plus élevée de Sutton et Thompson, avec une augmentation de \$28,200?—Je ne me rappelle d'aucune raison. Il peut y avoir eu quelque raison. Je ne me rappelle pas que j'aie été mêlé davantage à cette affaire.

19026. Je vous demande si vous rappelez de quelque chose qui ait fait avoir le contrat à Sutton et Thompson au lieu et place de Sutton et Thirkell?—Autant que je puis le voir par la correspondance qui est devant moi, cette lettre et ce télégramme, furent les derniers de la

correspondance avec lesquels j'ai eu quelque chose à faire. Je ne me rappelle pas d'avoir correspondu avec eux.

18027. Maintenant il appert que la négociation qui s'est terminée par la passation du contrat a en réalité été ouverte entre vous et Oliver, Davidson & Cie. Ces derniers vous écrivent le 24 décembre, et disent : " Nous sommes à prendre des arrangements pour mettre à exécution la soumission de Sutton, Thompson & Cie. Quel temps vous serait convenable pour s'entendre sur l'affaire ? Pourrait-elle rester suspendue jusqu'après les élections d'Ontario ? " Et vous leur avez répondu : " Tout temps qui vous sera convenable sera bon. "—Cela paraît s'être passé cinq mois après ma lettre et le télégramme au plus bas soumissionnaire. Il y avait eu dans l'intervalle une correspondance active avec laquelle je n'ai rien eu à faire, et pourquoi ils m'ont écrit, je ne le sais pas.

Apparemment, la négociation se terminant par la passation du contrat a été ouverte par une lettre de Oliver, Davidson & Cie. au témoin.

19028. Il appert de la correspondance officielle que le contrat a été offert à Sutton & Thirkell pour le moins élevé des deux prix que vous avez mentionnés, c'est-à-dire, \$214,950, et que jusqu'au 16 décembre, il y avait probabilité que le contract serait accordé à ce prix, la plus basse des deux sommes, mais qu'entré le 16 et le 19 décembre, quelque chose serait arrivé qui les a portés à vous écrire, disant qu'ils s'étaient assurés la soumission plus haute ; je vous demande de m'expliquer cela.—J'ai peur de ne pouvoir le faire. Je ne m'en souviens pas, mais il se peut que je puisse vous indiquer où j'étais pendant ce temps. Il est très-probable que j'étais absent de la ville.

NE PEUT EXPLIQUER comment, quand Sutton & Thirkell étaient à la veille d'avoir le contrat au prix le moins élevé, Oliver, Davidson & Cie, pouvaient écrire qu'ils s'étaient assurés la soumission plus élevée.

19029. M. Davidson, un des membres de la société Oliver, Davidson & Cie., dit qu'il est venu à Ottawa avec l'un de ses associés, M. Oliver, le 19 décembre, qui aurait été le dernier des trois jours accordés pour trouver de quoi faire le dépôt, et M. Davidson dit que lui et M. Oliver vous virent dans votre bureau, qu'ils parlèrent de l'affaire, et que dans cette conversation, s'il s'en souvient bien, M. Fleming avait déclaré qu'il désirait que le gouvernement accordât le contrat à des personnes responsables, qu'il ne voulait pas être ennuyé par des hommes qui n'avaient pas d'argent et qui leur causeraient des embarras, et il dit qu'il croit vous avoir entendu dire que vous recommanderiez qu'ils obtinssent le contrat. Maintenant, si cela a de fait eu lieu, cela expliquerait jusqu'à un certain point qu'ils aient ouvert une correspondance avec vous le 24, disant qu'ils s'étaient alors assurés la position de Sutton & Thompson ? —Oui.

19030. Est-ce que cette déposition de M. Davidson ne vous rappelle pas cette circonstance ?—J'ai envoyé voir s'il y aurait des documents indiquant où j'étais à cette époque, ou quand je suis revenu en ville, ou toute autre chose qui me le rappellerait à l'esprit. (Après avoir examiné des registres de lettres) : Il n'est pas invraisemblable que j'ai dit quelque chose comme cela, je ne m'en souviens pas.

Explication du fait qu'Oliver, Davidson & Cie, ont communiqué avec le témoin.

19031. Pouvez-vous expliquer pourquoi, puisque vous n'étiez pas la personne chargée de négocier avec les personnes qui essayaient d'obtenir des contrats, Oliver, Davidson & Cie, vous ont écrit le 24 décembre, vous informant qu'ils avaient pris des arrangements pour mettre à exécution la soumission de Sutton, Thompson & Cie ? Mon bureau était un bureau public. J'agissais en qualité d'employé public, et je ne pouvais empêcher personne de venir à mon bureau, ou de m'écrire ou de me parler—sur n'importe quel sujet qu'il leur plaisait. J'étais forcé d'accuser réception de leurs lettres en termes aussi courtois que possible.

*Télégraphe—
Soumissions—
Contrat No. 1.*

19032. Et dans ce cas-ci, vous n'avez pas seulement accusé réception de leur lettre, mais vous avez répondu en substance à la question qu'ils vous posaient?—Afin d'être en mesure de répondre ainsi, en toute probabilité, je suis allé trouver le ministre ou le sous-ministre; quelques-unes des autorités qui avaient quelque chose à faire dans la conclusion des contrats. Il n'est pas improbable que je suis allé trouver M. Mackenzie, ou probablement j'ai envoyé un message à M. Buckingham pour m'informer si cela pouvait être fait, de manière que je pusse répondre à cette lettre. Probablement, j'ai envoyé M. Buckingham ou quelqu'autre personne dans la chambre du ministre.

19033. Vous mentionnez ces probabilités simplement par conjecture?—Simplement par conjecture; je ne m'en souviens pas. J'essaie de vous dire comment cela s'est fait. Je voudrais vous faire comprendre que du commencement à la fin, je n'ai rien eu à faire avec la conclusion des contrats, à moins qu'on ne me demandât spécialement d'intervenir.

19034. J'en conclus que c'est la substance de vos souvenirs actuels?—Je n'avais rien à voir aux contrats jusqu'à ce qu'ils fussent passés; alors j'étais l'officier exécutif chargé de voir à ce qu'ils fussent remplis.

19035. J'appelle votre attention sur ce cas particulier pour voir s'il rappelle à votre esprit un état de choses différent?—Non. Oliver, Davidson & Cie, ont peut-être pensé que j'avais plus à faire que je n'avais dans la conclusion des contrats, et sont venus à mon bureau et ont eu quelque conversation avec moi. Pour la même raison probablement, ils m'ont envoyée cette lettre, et naturellement, j'étais tenu d'accuser réception de la lettre, et d'y répondre du mieux que je pouvais.

Jusqu'au 19 décembre, Sutton, Oliver & Davidson prêts à accepter le contrat d'après la soumission plus basse de Sutton & Thirkell, mais quand ils vinrent à Ottawa, ils décidèrent d'avoir la soumission plus élevée, le témoin ne peut donner aucune explication de ce fait.

19036. Il ressort de la preuve faite que, jusqu'au 19 décembre, Sutton, Oliver & Davidson étaient prêts à exécuter leur contrat sur la base de la soumission plus basse, et que quand ils vinrent ici, ils apprirent quelque chose de quelqu'un qui leur porta à retourner et à se procurer la position de Sutton et Thompson de manière à obtenir un prix plus élevé.—Oui.

19037. Maintenant, après avoir rappelé ces faits à votre mémoire, vous rappelez-vous s'il y a eu quelque conversation dans le département sur ce point en particulier, sur cette vue du sujet?—Pas avec moi, que je me rappelle.

19038. Vous rappelez-vous le fait de quelque conversation avec M. Olivier ou M. Davidson à ce sujet?—Non.

19039. Vous rappelez-vous d'avoir eu quelque conversation avec aucune personne au sujet du contrat pour la section 5, sur la question des chiffres ou des montants?—Non; je me rappelle qu'ils sont venus à mon bureau plus d'une fois, soit que ce fut Oliver, Davidson ou un monsieur du nom de Brown.

Burpe.

T. R. BURPE, assermenté et interrogé :

Par le Président :—

N'était pas présent aux conversations entre Fleming et l'entrepreneur.

19040. Avez-vous assisté à aucune conversation entre M. Fleming et soit M. Oliver, M. Davidson, ou M. Brown, ou M. Sutton, ou toute autre personne intéressée dans ce contrat pour la section 5 de la ligne

*Télégraphe—
Soumissions.
Contrat No. 4.*

télégraphique?—Pas que je me rappelle actuellement. J'étais dans la chambre voisine. Je me rappelle d'avoir vu ces messieurs dans le bureau, mais je n'étais pas présent dans la chambre.

19041. Alors vous n'avez rien entendu de ce qui s'est passé entre eux et M. Fleming?—Rien.

Examen de SANDFORD FLEMING continué :

Par le Président :—

Fleming.
EMBRANCHEMENT
DE PEMBINA.
CONTRAT No. 5.

19042. Je comprends que la substance de votre témoignage en cette affaire est ceci : que vous ne pouvez aucunement expliquer comment cela est arrivé et que vous n'y avez pris aucune part ; je veux dire la transaction par laquelle Sutton, qui était intéressé dans les deux soumissions, a obtenu le contrat pour le prix le plus élevé?—Je déclare positivement que je n'en connais rien.

19043. Le contrat suivant, qui porte le No. 5, concernait la construction de quelque partie du chemin de fer, je crois?—Le contrat No. 5 est pour partie de la construction de l'embranchement de Pembina.

19044. Quant au contrat No. 5, qui concernait la construction de l'embranchement de Pembina au sud, je remarque dans l'annonce demandant des soumissions, que la ligne ne se rend pas tout-à-fait à la frontière ; voulez-vous expliquer pourquoi?—Je crois que je l'ai expliqué hier. C'est parce que le raccordement par chemin de fer à Minnesota n'était pas établi. Le chemin de fer St-Paul et Manitoba, qui est maintenant en opération, n'était pas alors construit ni localisé.

19045. Et au nord il y avait un espace qui n'était pas compris dans les soumissions?—Oui : Eh bien ! lors de la publication de l'annonce demandant des soumissions cette partie de la ligne n'était pas localisée. Je crois que c'est là la raison.

19046. Je crois vous avoir entendu dire que les prix de ce contrat étaient bas?—On les considérait comme bas. Le fait est qu'il n'y a qu'un prix dans le contrat, c'est le prix pour le terrassement, 22 cts.

19047. Connaissez-vous quelque chose en rapport avec ce contrat que vous croiriez devoir nous expliquer pour nous la faire comprendre?—Je ne crois pas qu'il y ait quelque chose.

19048. Vous ne vous rappelez pas quelque circonstance particulière qui s'y rattache?—Non ; c'était un pays très plat pour y faire passer un chemin, et le chemin a été élevé un peu au-dessus de la surface pour l'empêcher d'être couvert d'eau à certaines époques, et pour faciliter l'exploitation en hiver.

19049. Il y a d'autres travaux qu'embrasse ce qu'on appelle le contrat 5 A—c'est le prolongement au nord depuis Winnipeg en gagnant Selkirk?—Oui.

19050. Est-ce que ces travaux ont été donnés par soumission?—Non. N'a pas été donné si je m'en rappelle bien, il y a eu quelque correspondance entre moi et M. Whitehead et le ministre à ce sujet. J'ai préparé un mémoire, en

*Embranchement de
Pembina—
Contrat 5 A.*

Difficulté à transporter les rails pour l'exécution du contrat 14.

Whitehead, l'entrepreneur de l'autre partie de l'embranchement de Pembina, a offert de niveler le prolongement à Selkirk à 22cts et de poser la voie au prix du contrat pour les sections 14 et 15.

\$60,000 jugées un prix suffisant pour une voie temporaire, tandis que le transport des rails de St. Boniface à la section 14 eût coûté \$30,000.

Entend par voie temporaire un premier nivellement.

La dépense a dépassé de beaucoup \$100,000.

Le 11 mai, Braun donna instruction à Whitehead de se mettre à l'ouvrage

date du 19 avril 1877, qui explique l'affaire et que je serai heureux de lire. Des rails avaient été fournis aux entrepreneurs pour le nivellement de la voie principale depuis Selkirk en gagnant l'est. Il y avait quelque difficulté à transporter ces rails à Selkirk. Il est suggéré dans ce mémoire de poser une voie temporaire de St-Boniface à Selkirk, afin que les rails pussent être transportés par voie de terre, au lieu de les descendre par la rivière, la navigation sur la rivière étant difficile à certaines saisons. L'entrepreneur de l'embranchement de Pembina—de la partie centrale et sud de l'embranchement de Pembina—M. Whitehead, offrit de faire le nivellement du prolongement à Selkirk au même prix que son premier contrat, 22 cts. et de poser la voie au même prix que celui du contrat pour les sections 14 et 15. On calculait que \$60,000 suffiraient pour poser une voie temporaire.

19051. Cela comprenait la fourniture des traverses, outre les trois autres items que vous avez mentionnés?—Oui : le nivellement de la voie, la fourniture des traverses et la construction des ponts entre St. Boniface et Selkirk, tandis que le transport des rails par la rivière de St. Boniface à la section 14 serait revenu à environ \$30,000, et dans l'intérêt public on résolut de poser la voie et d'épargner les \$30,000 ou une grande partie de cette somme.

19052. Je comprends que la suggestion contenue dans ce rapport est que le gouvernement n'aurait qu'à déboursier \$30,000 de plus que le montant requis pour faire transporter les rails par la rivière?—Oui.

19053. Et que cela lui permettrait de faire transporter, de même que ces rails, d'autres matériaux en différentes occasions?—On calculait que \$30,000 de plus que le coût de transport des rails par la rivière seraient suffisantes pour poser la voie temporaire en question.

19054. Quand vous dites voie temporaire, entendez-vous dire qu'elle devait être changée ou qu'elle était simplement incomplète?—Simplement incomplète.

19055. Elle n'était pas temporaire dans le sens qu'elle devait être enlevée?—On devait la poser sur ce que j'appelle un premier nivellement.

19056. Mais elle devait rester posée permanemment?—Oui.

19057. Il ressort les témoignages que la dépense, au lieu d'être restreinte aux \$55,000 que vous aviez suggérés, a dépassé considérablement \$100,000 : savez-vous comment il s'est fait qu'on ait exécuté plus de travaux ou donné des prix plus élevés?—J'étais en Angleterre cette année-là.

19058. Il appert qu'après votre rapport du 19 avril, il fut résolu par un ordre du Conseil Privé, en date du 11 de mai, de faire faire ces travaux, pour environ le coût que vous mentionniez ; maintenant pouvez-vous expliquer comment il s'est fait qu'après le 11 mai 1877, beaucoup plus de travaux aient été faits à un prix beaucoup plus élevé?—Je partis d'Ottawa avant le 11 mai, et j'ai peur de ne pouvoir l'expliquer. Je partis d'Ottawa pour l'Angleterre. Je trouve quelques lettres ici dans mon cahier de lettres, qui furent écrites à Montréal le 11 de mai.

19059. Il appert que M. Rowan, à Winnipeg, reçut le 11 mai, instruction de M. Braun par dépêche d'autoriser M. Whitehead à com-

*Embranchement de
Pembina—
Contrat 5 A.*

mencer les travaux ; est-ce que cela a été fait en aucune manière en vertu d'instructions émanant de vous ?—Non ; au moins, je ne le crois pas. Ce ne pouvait être par mes instructions. Je n'étais pas à Ottawa le 11 mai. J'étais parti avant le 11 mai, et je ne suis revenu que plusieurs mois après.

sur les travaux ; cette action fut prise alors que le témoin était absent du pays.

19060. Pouvez-vous dire vers quel temps à peu près il vint pour la première fois à votre connaissance que la dépense sur cet embranchement nord de Pembina était beaucoup plus forte que celle que vous aviez recommandée dans votre rapport du 19 avril ?—Je crois que c'est longtemps après, quand j'ai été de retour d'Angleterre.

19061. Vous rappelez-vous de la circonstance où vous avez trouvé que la dépense était plus forte que celle que vous aviez prévue ou suggérée ?—Je ne m'en souviens pas très bien.

19062. Ne vous êtes-vous pas assuré, à votre retour d'Angleterre, du progrès qui avait été fait sur l'embranchement nord de Pembina ?—J'étais revenu d'Angleterre pour passer quelque temps, mais je crois que ce contrat était sous le contrôle de la personne que j'avais laissée à ma place.

19063. Et pensez-vous qu'il soit resté sous son contrôle à votre retour ?—Je le crois, parce que je retournai en Angleterre.

19064. Vous êtes revenu le printemps suivant, alors ?—Je revins l'hiver suivant au Canada, et je retournai en Angleterre pour chercher ma famille, je crois.

19065. Vous rappelez-vous qu'en aucun temps vous ayez été frappé de la dépense réelle sur l'embranchement nord de Pembina, telle que comparée à celle que vous aviez recommandée ?—Je ne puis pas donner de dates, mais j'ai été étonné de voir qu'elle excédait d'autant que cela les estimations—je ne pouvais qu'être étonné.

Étonné de voir que la dépense avait dépassé les estimations d'autant que cela.

19066. En avez-vous recherché la raison ?—Il n'est pas douteux que je l'aie recherchée jusqu'à un certain point.

19067. Vous rappelez-vous d'avoir fait des recherches particulières là-dessus ?—Non.

19068. Vous rappelez-vous que de votre propre mouvement vous vous êtes assuré des raisons qui faisaient que la dépense était si forte ?—J'ai appris quelque chose à ce sujet depuis que je suis entré dans cette chambre, par le papier que j'ai devant moi. Ce papier, qui est maintenant devant moi contient, premièrement, une dépêche de M. Braun à M. Rowan, en date du 11 mai 1877, et dont voici la teneur :—

“ Autorisez M. Whitehead à procéder au prolongement de Pembina, comme partie du premier contrat à 22 cts par verge pour le terrassement, et les autres travaux aux prix tels que par son contrat 15.”

Voilà un document ; j'en trouve un autre, en date du 16 mai, de M. Braun, adressé à M. Marcus Smith, Ingénieur en chef *pro tem.* du chemin de fer du Pacifique Canadien, à Ottawa. C'est une courte lettre, et je vais la lire en entier :

Lettre de Braun à Marcus Smith lui donnant avis que Whitehead devait commencer les travaux à 22cts. pour le terrassement et le reste des travaux aux prix du contrat 15.

“ MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que le 11 courant, M. Rowan a reçu instruction par dépêche d'autoriser M. Whitehead à procéder aux travaux du prolongement de Pembina comme partie de son pre-

Embranchement de
Pembina—
Contrat 5 A.

mier contrat, à 22 cts. par verge cube pour le terrassement, et les autres travaux, aux prix tels que mentionnés à son contrat pour la section 15. J'ai l'honneur d'être, etc."

19069. A-t-il jamais été question devant vous des prix qu'il devait avoir pour tout ouvrage outre ces quatre items que vous avez mentionnés dans votre rapport du 19 avril?—Pas que je me rappelle.

19070. Par exemple, il appert qu'il obtint pour les fossés d'écoulement le prix qu'il avait sur la section 15; pensez-vous que c'est un prix qu'il est raisonnable de payer pour des fossés d'écoulement sur la section 5 A?—Si ce prix était raisonnable pour la section 15, il est probable qu'il était raisonnable pour 5 A.

Raisnable ou non, l'ingénieur du département autorisé à certifier des travaux suivant ces prix. 19071. Dites-vous que ce serait un prix raisonnable à payer pour 5 A, à en juger par le pays et la nature du sol?—Eh bien, raisonnable ou non, l'ingénieur du département fut autorisé à certifier des travaux faits à ces prix.

19072. Cela justifierait le département de payer; je vous demande votre opinion sur cet ouvrage?—Je ne puis pas donner d'opinion à la légère. Je pèse généralement mes opinions.

L'entrepreneur avait parlé de la difficulté de l'ouvrage, la matière étant de "gumbo" dur. 19073. Pouvez-vous me donner, comme partie de votre déposition, une idée de la valeur des fossés d'écoulement sur la section 5 A?—L'entrepreneur lui-même, M. Whitehead, a beaucoup parlé devant moi de la difficulté de ce travail. Il explique que c'était excessivement difficile; que le sol dans ces fossés d'écoulement, était beaucoup plus dur que partout ailleurs; et il en parla comme d'une matière exceptionnelle. Il l'appelait "gumbo." M. Smellie possède des informations qu'il peut vous donner à ce sujet.

19074. Avez-vous quelques moyens de connaître la nature du pays d'après lesquels vous pourriez me donner une opinion sur la valeur probable des fossés d'écoulement sur la section 5 A?—Oui.

Le prix payé pour les fossés d'écoulement sur la section 5 A est élevé. 19075. Et quelle est votre opinion?—Mon opinion est que c'est un prix élevé pour des fossés d'écoulement.

Toute l'affaire a été une bévue. 19076. M. Whitehead dit que si ces fossés d'écoulement avaient été faits par soumission, ils auraient pu être faits pour 20 cts. à 25 cts., au lieu de 45 cts. qu'il a eus; c'est là son témoignage à ce sujet?—Eh bien, toute l'affaire semble avoir été une bévue.

19077. Une bévue faite par qui?—Par quelqu'un. On n'avait pas l'intention en premier lieu de faire des fossés d'écoulement.

19078. Alors vous voulez dire par quelqu'un du département?—Il y en a eu une bévue quelque part.

La faute a été faite par la personne qui a ordonné les fossés d'écoulement. 19079. Voulez-vous dire par la personne qui a ordonné de faire les fossés d'écoulement?—Oui; il n'y a rien qui puisse autoriser à faire faire des fossés d'écoulement à un tel prix, au meilleur de ma connaissance.

19080. Avez-vous, en aucun temps, pris part à l'autorisation donnée pour ces travaux sur l'embranchement de Pembina au-delà de ce qui est contenu dans votre rapport eu 19 avril?—Il se peut que j'y aie pris part, plus tard; mais je ne me rappelle pas d'y avoir pris une part spéciale.

*Embranchement de
Pembina—
Contrat 5 A.*

19081. Je veux parler de ces items pour lesquels on a alloué les prix sur la section 15.—Je fus de retour à Ottawa en octobre 1878, et j'appris que l'argent avait été dépensé. \$141,000 avaient alors été dépensés, au lieu de \$60,000.

19082. Alors pensez-vous que ces travaux, qui ont été donnés par erreur de la section 5 A, n'ont pas été faits en aucun temps par votre autorité?—Ils n'ont pas été faits, que je sache, par mon autorité directe. Je trouve que ce sujet a attiré de bonne heure l'attention. Le 16 juillet, M. Smellie, qui avait charge du bureau principal ici, et voyait à ce que les certificats en faveur de l'entrepreneur fussent bien préparés, appela l'attention sur le sujet dans une lettre adressée au secrétaire du département, M. Braun, le 16 juillet 1877, moins deux mois après que l'ordre en conseil fut passé. La lettre n'est pas longue. Je puis la lire, si c'est le désir de la commission; elle résout le point qui a été soulevé.

19083. Veuillez la lire?—M. Smellie dit :

“ **MONSIEUR,**—Dans l'estimation mensuelle qui vient d'être reçue des travaux faits sur le prolongement de l'embranchement de Pembina se trouvent plusieurs items de travaux qui ne paraissent pas avoir été pris en considération quand les travaux ont été accordés et le crédit affecté fixé à \$60,000; par exemple, pour déboisement et défrichement se trouve une dépense pour le mois de juin de \$3,480; pour travaux d'excavation dans le roc détaché, \$525; et pour excavation dans les fossés d'écoulement, \$4,077. La quantité est de 9,060 verges cubes, et le prix fixé par M. Rowan est de 45 cts. tels que pour les travaux du même genre sur le contrat No. 15. Le prix alloué à M. Whitehead pour cet ouvrage dans son contrat primitif était de 33 cts; l'excavation ordinaire étant de 22 cts. par verge cube. Je ne puis me faire aucune idée de l'étendue de ces travaux additionnels, mais j'ai demandé à M. Rowan d'en fournir une estimation. En attendant, je recommande que l'estimation pour le mois de juin soit payée, le prix pour les fossés d'écoulement étant porté à 33 cts. par verge cubique.

Je suis votre obéissant serviteur,

W. B. SMELLIE,

Pour l'Ingénieur-en-Chef et en son absence.

M. Smellie m'informe qu'il ne reçut pas de réponse à cette lettre.

A cette lettre de M. Smellie, nulle réponse ne fut faite.

19084. C'est dans le département que vous avez trouvé cette lettre de l'ingénieur du département au secrétaire du département?—Oui. M. Smellie peut probablement parler de cette affaire plus directement que je ne le puis moi-même.

19085. Y a-t-il autre chose à propos de la section 5 A que vous pourriez expliquer?—Non; je dis que M. Smellie pourrait vous donner en peu de mots, toute autre explication que vous pourriez désirer.

W. B. SMELLIE, appelé et assermenté :

Smellie.

Par le Président :—

19086. Vous paraissez avoir pris part à une correspondance touchant les charges extra sur la section 5 A; voulez-vous expliquer ce que vous avez fait à propos de cela, ou ce dont vous êtes assuré?—Cette correspondance n'a rapport qu'à cet item des fossés d'écoulement mentionné dans cette lettre que M. Fleming vient de vous lire.

Embranchement de
Pembina—
Contrat S. A.

Aucune réponse directe n'a été faite à la lettre du témoin dans laquelle il signalait le haut prix payé pour les fossés d'écoulement.

19087. Avez-vous appris quelque chose en réponse à votre lettre à M. Braun?—Je crois, autant que je puis m'en souvenir, qu'aucune réponse ne fut faite à cette lettre.

19088. Aviez-vous alors charge du département ici à Ottawa?—Oui en l'absence de M. Fleming.

19089. Aviez-vous eu de M. Rowan, ou de toute autre personne, aucune explication des charges faites pour l'exécution de ce contrat; je veux parler des charges autres que celles mentionnées dans la suggestion de M. Fleming en date du 19 avril, parce que peu à peu vous avez dû vous apercevoir que le montant grossissait et dépassait de beaucoup le montant qu'on avait d'abord eu l'intention de dépenser?—Cette lettre explique que dans les estimations qui nous arrivaient étaient compris certains items qu'on n'avait évidemment pas eu en vue, quand les travaux ont été accordés à M. Whitehead.

19090. Je comprends parfaitement ce qui est dit dans cette lettre, mais je ne comprends pas que vos recherches se soient arrêtées là, parce que de temps à autre, vous avez dû remarquer que les montants se faisaient plus considérables chaque mois, jusqu'à ce qu'enfin vous ayez vu qu'ils dépassaient de beaucoup les \$60,000, et je vous demande si vous avez poussé vos recherches de façon à vous assurer de la nature de la dépense?—Je m'en aperçus en juillet 1877.

Après avoir écrit la lettre ci-dessus le témoin mentionna le fait à Marcus Smith qui prétendit que l'Ordre en Conseil justifiait 45 cts, au lieu de 33 cts.

19091. Après cela, avez-vous poussé vos recherches plus loin et vous êtes-vous assuré où avait pris naissance cette dépense qui n'était justifiée par aucun ordre en conseil, ni aucune autorisation légitime?—Le fait fut mentionné à l'ingénieur en chef, *pro tem.* M. Marcus Smith, et je me rappelle de lui avoir parlé surtout de ce prix de 33 cts pour les fossés d'écoulement, et dans les rapports subséquents le chiffre de 45 cts fut rétabli, en vertu de l'ordre en conseil, disait-il.

19092. Dites-vous maintenant que M. Marcus Smith prétendit que l'ordre-en-conseil justifiait ce prix de 45 cts. pour les fossés d'écoulement?—Oui.

Le témoin a changé le prix à 33 cts, et Marcus Smith le rétabli à 45 cts.

19093. Et qu'il décida d'allouer ce prix à M. Whitehead?—Il rétabli ce chiffre, parce que j'avais changé les estimations. J'avais changé les estimations en les portant à 33 cts. et le chiffre fut rétabli après coup à 45 cts.

19094. Avez-vous appelé l'attention d'aucune personne sur les autres items, tel que travaux dans les pierres détachées?—Il en est fait mention dans la lettre. J'appelai là-dessus l'attention du département.

19095. J'ai compris que vous disiez que vos recherches ne se rapportaient qu'aux fossés d'écoulement?—Je le fis connaître au département.

19096. A part cette lettre à M. Braun dont vous parlez, avez-vous fait d'autres recherches?—Non, si ce n'est vis-à-vis M. Smith.

19097. Vous lui avez-vous parlé des travaux dans les pierres détachées et autres items?—Je ne me souviens pas d'une manière particulière de l'occasion où je lui en ai parlé, mais je me rappelle spécialement de lui avoir parlé des fossés d'écoulement.

19098. Je vous parle maintenant des autres items; vous rappelez-vous de lui avoir parlé d'autres items que les fossés d'écoulement?—Je ne pourrais le dire d'une manière positive.

*Embranchement de
Pembina—
Contrat S. A.*

1909. Vous rappelez-vous s'il y a eu quelque communication écrite entre vous et M. Smith, ou si tout s'est passé entre vous, de vive voix ? — Je ne me rappelle pas que rien ait été écrit.

1910. Vous voyez que cette dépense comporte un grand nombre d'autres items que celui des fossés d'écoulement ? — Certainement.

1910. Tout autre item que les quatre mentionnés dans le rapport de M. Fleming n'était pas autorisé, autant que nous pouvons le savoir ? — C'est ma manière de voir.

Tout autre item que les quatre mentionnés dans la lettre de Fleming n'était pas autorisé, mais il n'y eut pas d'autres recherches.

1910. Et dépassait de beaucoup l'estimation première ? — Oui, monsieur.

1910. Alors vous n'avez eu connaissance d'aucune autre recherche que celle mentionnée dans votre lettre, si ce n'est en ce qui concerne les fossés d'écoulement ? — Non, je ne me rappelle aucun autre.

1910. Y a-t-il autre chose à propos de ce contrat S. A que vous désiriez expliquer maintenant ? — Je ne pense pas qu'il y ait aucune autre chose.

Examen de SANDFORD FLEMING continué :

Par le Président :—

Fleming.

ACHAT DE RAILS.—
CONTRATS Nos. 6-11.

1910. En ce qui regarde le contrat suivant par ordre, qui est le contrat No. 6, vous rappelez-vous comment ce contrat a été amené ; quelle en a été l'origine ? — Des rails d'acier. Je devrais m'en rappeler un peu. Je puis puiser, dans un mémoire que j'ai préparé le 24 mars 1876, quelques informations concernant l'achat des rails d'acier.

A préparé un mémoire le 24 mars 1876.

1910. Avant de prendre votre mémoire de mars 1876, dont vous parlez, pouvez-vous dire, d'après vos souvenirs, si vous aviez préparé quelque rapport écrit, vers le temps de la transaction même, sur la nécessité de ces rails, ou sur votre manière de voir à ce sujet ? — Il appert de mon mémoire que mes communications avec le ministre ont eu lieu verbalement pour la plus grande partie.

1910. Mais pas toutes, je suppose ? — Non ; car, un certain jour, je lui ai soumis un brouillon de spécification et autres papiers dans lesquels je recommandais l'achat des rails.

1910. Dites-vous que vous lui avez soumis un document recommandant l'achat ? — Le voici. Le 13 août 1874. Je renouvelai mes recommandations, et lui fournis un brouillon de spécification " pour prendre action là-dessus, si on le jugeait à propos ; " ce sont les paroles que je trouve ici. Je vois qu'avant cette date, de bonne heure en août 1874, je fis mention au ministre que le prix des rails avait atteint ce qu'on considérait un chiffre très bas.

Le 13 août 1874, le témoin a soumis au ministre un document recommandant l'achat des rails.

Voit par le mémoire de mars 1876, qu'en 1874, il a fait mention au ministre que le prix des rails était rendu à un chiffre très bas.

1910. Vous faites cette déclaration, si je comprends bien, en lisant ce mémoire de mars, 1876 ? — Oui :

1910. Avant de parler du contenu de ce mémoire, je veux savoir si vous vous rappelez d'avoir eu quelque communication, soit verbale, soit écrite avec quelqu'un en rapport avec le gouvernement, dans laquelle

*Achat de rails—
Contrats Nos. 6-11.*

vous donniez votre manière de voir sur la nécessité de cet achat?—Je donne mon opinion d'après un mémoire. Je ne me rappelle pas d'avoir écrit sur ce sujet à ces dates-là.

Souvenirs du témoin très-faibles, séparés du mémoire de 1876.

1911. Vous rappelez-vous de quelque conversation avec le ministre, et de la substance de la conversation dans ce sens : je veux dire indépendamment du mémoire?—Mes souvenirs sont très-vagues, séparés du mémoire.

A de vagues souvenirs.

1912. Alors, ces souvenirs étant vagues, dites-vous que vous en avez ou non?—Bien, j'ai de vagues souvenirs.

1913. Qu'est-ce que ces vagues souvenirs rappellent à votre esprit, indépendamment du mémoire?—Je ne puis pas parler indépendamment du mémoire. J'en ai lu la première page, et j'en connais le contenu.

1914. Pouvez-vous dire en ce moment, indépendamment de ce mémoire, que vous vous rappelez avoir exprimé votre manière de voir ou fait des suggestions, à quelque personne représentant le gouvernement, par rapport aux rails?—Je me souviens d'en avoir parlé au ministre des Travaux Publics.

Se rappelle qu'il avait reçu avis de l'inspecteur des rails en Angleterre que le prix des rails était bas, et que c'était un bon temps pour faire des achats.

1915. Vous rappelez-vous aussi d'une manière générale la substance de ce que vous lui avez alors dit?—Oui ; je me rappelle d'une manière générale que j'avais reçu avis de notre inspecteur de rails en Angleterre, et d'autres personnes que le prix des rails était très-bas, et qu'il y avait une très belle occasion de faire un achat.

1916. Vous rappelez-vous autre chose?—Je préférerais de beaucoup parler d'après mon mémoire écrit, un document qui a été écrit quand les choses étaient fraîches dans ma mémoire.

La mémoire du témoin est très-ingrate.

1917. Naturellement, nous n'avons aucune objection à ce que vous lisiez des extraits de votre mémoire, j'aimerais à m'assurer de ce dont vous vous rappelez?—Ma mémoire est très-ingrate.

1918. Vous remarquerez que ce mémoire a été écrit longtemps après la transaction?—Il n'a été écrit que deux ans après, et la transaction date aujourd'hui de sept ans.

1919. Je sais que deux ans ne sont pas aussi longs que sept. J'essaie de rechercher si vous avez quelques souvenirs sur le sujet. Si vous dites que vous n'en avez pas, tout est dit ; si vous dites que vous en avez, je désire savoir quels ils sont.—Je préfère parler d'après le document que j'ai devant moi.

Contenu du mémoire fait en 1876.

1920. Alors, en vous guidant sur ce document que dites-vous qui s'est passé vers l'origine de cette transaction des rails?

“ Pendant l'été de 1874, des avis reçus d'Angleterre indiquaient qu'une grande baisse s'était opérée dans le prix des rails d'acier—

1921. Vous êtes à lire, si je comprends bien, des extraits de votre mémoire de 1876?—Oui, je lis mon mémoire :

Selon le mémoire de 1876, de bonne heure en août 1875, le témoin a fait mention au ministre que c'était un bon temps pour acheter des rails.

“ On considérait généralement qu'ils étaient rendus au plus bas prix, et qu'une excellente occasion se présentait de se procurer une quantité de rails, à des prix plus bas qu'on ne pourrait, en toute probabilité, le faire plus tard. De bonne heure, en août 1874, l'Ingénieur-en-Chef fit mention de ce fait au ministre des Travaux Publics, et conseilla de faire des démarches pour s'en assurer telle qualité qu'on jugerait convenable. Le 13 du même mois, il renouvela sa recommandation, et fournit un brouillon de spécification, d'après lequel on pouvait agir, si on le jugeait à propos.

*Actes de rails—
Contrats Nos. 6-11.*

“ L'Ingénieur-en-Chef fut absent d'Ottawa jusque vers la fin de septembre, alors qu'il renouvela encore une fois sa recommandation de s'assurer les rails. Un avis demandant des soumissions jusqu'au 8 octobre fut publié le 20 septembre ; le 3 octobre, le délai pour recevoir les soumissions fut étendu jusqu'au 16 novembre, et des spécifications furent publiées portant la date du 3 octobre. Dans ces dernières, dont une copie est annexée aux présentes, il était pourvu que des soumissions seraient reçues jusqu'au 16 novembre suivant :

“ On sentait que publier une annonce demandant des soumissions pour des rails, à destination du chemin de fer du Pacifique, ou de toute partie considérable de ce chemin, eut été faire manquer l'objet qu'on avait eu vue, savoir : se procurer des rails à bas prix, et de là le caractère de l'annonce et de la spécification.

“ Les mots “ Chemin de fer du Pacifique ” ne sont mentionnés ni dans l'un ni dans l'autre, et on n'y sollicite pas de soumissions pour une grande quantité.

“ Des soumissions furent reçues pour 350,000 tonnes, livrables à Montréal, les prix variant de \$53.53 à \$82.73 par tonne.

Le prix moyen était de \$54 la tonne.

“ Les plus basses soumissions furent celles de :

Cox & Green, pour la Compagnie West Cumberland.....	\$53 53	par tonne	Des soumissions furent reçues pour 350,000 tonnes à des prix variant de \$53.53 à \$82.73, livrables à Montréal.
Joseph Robinson pour la Compagnie Ebbw Vale.....	53 53	“	
Cooper, Fairman & Cie., pour la Cie de la Mersey....	54 26	“	
Post & Cie., pour Guest & Cie., (moyenne).....	54 62	“	

“ Des contrats furent passés avec ces soumissionnaires, aux prix ci-dessus, pour tous les rails qu'ils voudraient livrer, savoir :

Le West Cumberland Co.....	5,000	tonnes	Des contrats furent passés avec quatre soumissionnaires pour tous les rails qu'ils voudraient livrer à des prix variant de \$53.53 à \$54.62.
Mersey Co.....	20,000	“	
Ebbw Vale Co.....	5,000	“	
Guest & Cie.....	10,000	“	
Total.....	40,000	tonnes	40,000 tonnes.

“ Outre cela, on décida d'accepter les conditions les plus favorables pour la livraison de rails f. d. c. en Angleterre, ces rails devant être transportés à la Colombie Anglaise. En conséquence, des contrats furent passés comme suit :

West Cumberland Co., pour 5,000 tonnes à \$48.67, f. d. c.
Naylor, Benzon & Cie., pour 5,000 tonnes à \$51.10, f. d. c.

19122. Vous rappelez-vous comment il se fait qu'en mars 1876, vous en soyez venus à écrire un mémoire de l'histoire de cette transaction?—Oui, je crois me le rappeler. Le parlement était alors en session, et je crois que l'affaire y fut discutée dans ce temps, et il fut de mon devoir de préparer ce mémoire. Comment le témoin en vint à écrire un mémoire en mars 1876.

19123. A cette époque déterminée, en 1876?—Oui.

19124. Voulez-vous dire qu'il n'y avait pas eu, avant ce temps, de session du parlement?—Oui, il y en avait eu.

19125. Vous dites que parce que le parlement était en session, il fut de votre devoir de préparer ce mémoire ; était-ce la première session du parlement depuis que la transaction avait été faite?—Non. Je suppose que l'affaire fut prise en considération. Le chemin de fer du Pacifique fit le sujet d'un débat dans le mois de mars, 1876. Je suppose que je fus appelé à déclarer ce que je savais de l'achat. Le chemin de fer du Pacifique était pris en considération, le ministre demanda au témoin de dire ce qu'il savait.

19126. Voulez-vous dire appelé par le ministre?—Appelé par le ministre.

*Achat de rails—
Contrats Nos. 6-11.*

19127. Alors ce mémoire fut préparé, comme je le comprends bien maintenant, pour répondre à une demande du ministre?—Je crois que ce fut très probablement comme cela. Je ne me rappelle pas quelle en fut l'origine.

29128. Il ne paraît être adressé à personne : savez-vous s'il fut communiqué à quelqu'un?—On en fit un document officiel.

19129. L'avez-vous trouvé de record dans le département des Travaux Publics?—Je n'ai aucun doute qu'il fut passé au ministre.

L'original du mémoire daté du 3 avril 1876.

19130. Vous voyez maintenant que l'original est dans les archives du département?—Je vois que je tiens l'original dans ma main ; il vient des archives du département. Il est daté : "Département des Travaux Publics, 3 avril 1876, No. 11.160."

19131. Dans ce mémoire, vous dites que des avis reçus d'Angleterre indiquaient une grande baisse dans le prix des rails d'acier ; aviez-vous aucun moyen dans votre département des Travaux Publics, ou dans votre propre division du département, de connaître le prix courant de ces choses en Angleterre?—Oui.

Moyens qu'avait le témoin de connaître quels étaient les prix ; correspondance avec Sandberg, qui était payé par la quantité de rails qu'il inspectait.

16132. Quels moyens aviez-vous?—J'avais des correspondants en Angleterre, en rapport avec le chemin de fer Intercolonial, dont l'un était M. Sandberg, inspecteur de rails du chemin de fer Intercolonial.

19133. Était-il employé par notre gouvernement?—Il était employé et payé par le gouvernement canadien.

19134. Employé, voulez-vous dire, pour prendre l'intérêt du public ici?—Employé pour prendre l'intérêt du gouvernement en Angleterre, où se faisaient les rails pour le chemin de fer Intercolonial.

19135. De quelle façon était-il employé?—Il était employé comme inspecteur.

19136. Comme inspecteur?—Inspecteur de rails.

18137. Savez-vous s'il était à salaire ou s'il était payé suivant le nombre de rails qu'il inspectait?—Je crois qu'il était payé suivant la quantité de rails qu'il inspectait.

19138. Et il était chargé de prendre l'intérêt du public canadien?—Oui, en ce qui concernait la fabrication des rails.

L'information que c'était un bon temps pour acheter, volontaire de la part de Sandberg, qui était payé suivant le nombre de rails qu'il inspectait.

19139. Vous rappelez-vous si on lui a demandé de communiquer les prix ou de décider quand serait un bon temps pour acheter des rails?—Je crois que ce fut volontaire de sa part. Il a la réputation d'être un homme sur qui on peut compter, et il fournit toute information concernant les rails, leur prix et leur qualité.

19140. Cette information fut volontaire de sa part, si je vous comprends bien?—Elle fut volontaire ; je crois que j'ai pu lui demander d'en agir ainsi, je ne m'en souviens pas dans le moment.

Le témoin correspondait aussi avec Livesey.

19141. Y avait-il d'autres personnes qui vous donnaient des informations sur le même sujet?—Oui, un M. Livesey, avec qui j'étais en correspondance—pas John Livesey qui est bien connu ici.

19142. Quelle position occupe-t-il?—Il est ingénieur, et s'est occupé de l'inspection de rails et d'autre matériel de chemin de fer.

Achat de rails—
Contrats Nos. 6-11.

19143. Comment était-il intéressé dans cette affaire?—Il n'était pas intéressé, c'était un de mes correspondants privés.

19144. Avait-il charge de veiller aux intérêts des Canadiens?—Il n'était, en aucune façon, employé ou payé par le gouvernement canadien. Livesey, correspondant privé du témoin.

19145. Y avait-il d'autres autorités sur lesquelles vous vous appuyiez pour vous former une opinion?—J'ai cité ces deux-là ; je ne me rappelle pas d'autres personnes en ce moment.

19146. Se publie-t-il des revues en Angleterre propres à donner une assez bonne idée des prix courants?—Oui.

19147. Quelles revues?—Les différents journaux qui s'occupent de génie civil : *l'Engineer*, *l'Engineering*, *l'Iron*, et plusieurs autres journaux du même genre. Revues qui donnent une idée des prix courants.

19148. Savez-vous si, dans votre division du département, il y avait une collection de telles revues?—Non ; j'emportais les revues à ma résidence privée.

19149. Vous les aviez sous votre propre contrôle?—Oui ; j'en emportais quelques-uns.

19150. Vous rappelez-vous de quelles revues vous aviez le contrôle à cette époque?—Non, je ne me le rappelle pas. Je me rappelle du nom d'une. Je me rappelle que j'avais le journal appelé *l'Engineering*.

19151. Savez-vous si *l'Engineering* à cette époque donnait les prix du fer?—Je ne me rappelle pas s'il les donnait ou non. Je ne puis vous le dire. Il est très-probable qu'il contenait des articles où il était question de la baisse dans les prix des rails.

19152. Ce journal publiait-il, de mois en mois, ou de semaine en semaine, ou à toute autre période régulière, les changements du marché?—Je pourrais mieux vous le dire en le consultant.

19153. Vous ne vous en souvenez pas?—Non, je ne me le rappelle pas dans le moment. Ne se rappelle pas si *l'Engineering* publiait les prix du marché.

19154. Pouvez-vous dire de quelles sources venaient ces avis que vous donnez, au commencement de votre mémoire de mars, comme la raison qui vous faisait conseiller d'acheter?—Je les ai déjà mentionnées.

19155. Voulez-vous parler de Sandberg et Livesey?—Je veux parler surtout de M Sandberg. Agissait surtout sur l'avis de Sandberg.

19156. Ces lettres vous étaient-elles adressées officiellement, en votre qualité d'employé du gouvernement?—Je dirais qu'elles étaient officielles. Elles n'étaient pas marquées : non-officielles.

19157. Sont-elles encore dans les archives?—Je n'ai pas de doute qu'elles sont encore dans le bureau.

19158. Vous dites que de bonne heure en août, 1874, vous avez parlé de l'affaire au ministre des Travaux Publics, et lui avez conseillé de prendre des mesures pour se procurer telle quantité convenable ; avez-vous alors pris la responsabilité de dire quelle quantité il convenait d'acheter?—Je ne le crois pas. Quand le témoin conseilla d'acheter les rails, il ne mentionna aucune quantité.

19159. Savez-vous si, avant la transaction, vous avez jamais fait

*Achat de rails—
Contrats Nos. 6-11.*

rapport au département de la quantité que vous jugiez opportune?—Je ne le crois pas.

Le ministre décida de la quantité.

19160. Alors, dans votre opinion, qui a décidé de la quantité?—On décida de la quantité, après que les soumissions furent reçues.

19161. Et, dans votre opinion, qui en décida?—Le ministre en décida.

19162. Votre mémoire mentionne que le 13 du même mois vous avez renouvelé votre recommandation, et fourni un brouillon de spécification d'après laquelle on devait agir, si on le jugeait à propos; vous rappelez-vous si, à cette époque, vous avez recommandé que cela serait préférable ou non, à part ce qui en avait été dit dans une occasion antérieure?—Bien, je ne puis rien dire de plus que ce qui est écrit ici.

Savait que l'achat des rails exigerait une somme considérable.

19163. Avez-vous compris, dès le mois d'août 1874, et alors que vous suggériez cet achat, que pour se procurer ce matériel, il fallait un montant d'argent considérable?—Oh, oui; car je savais que les rails étaient des choses qui coûtaient cher.

19164. D'après votre expérience, était-il d'usage de faire une telle transaction sans autre chose qu'une simple conversation entre le ministre et l'ingénieur en chef?—Je m'imagine qu'il y a eu des démarches plus formelles. Il a dû, en toute probabilité, consulter ses collègues dans le gouvernement.

19165. Vous le conjecturez?—Oui.

19166. Je ne vous parle pas de conjectures, je vous parle de votre expérience?—C'était un cas exceptionnel. C'est le premier chemin de fer du Pacifique que nous avons entrepris de construire.

19167. Mais vous aviez de l'expérience avant que le chemin de fer du Pacifique fût construit?—Oui, j'en avais.

Le ministre peut expliquer s'il y a eu autre chose qu'une simple conversation avant de faire une démarche aussi grave.

19168. Je vous parle d'après votre expérience?—Je ne dis pas qu'il n'y a eu rien autre chose qu'une simple conversation.

19169. Avez-vous connaissance qu'il y ait eu autre chose?—La responsabilité appartenait au ministre, et il peut vous expliquer s'il y a eu autre chose; moi, je ne le puis.

19170. Croyez-vous que ce soit là répondre à ma question, M. Fleming? Je vous demande si vous avez eu connaissance de quelque chose?—Je m'imagine que, s'il y avait eu autre chose dont j'aurais eu connaissance, j'aurais préparé un mémoire.

Dans le cas de l'Intercolonial, le témoin et les commissaires avaient préparé des rapports écrits avant que les rails fussent achetés.

19171. Alors, quelle est votre réponse?—J'ai donné ma réponse, et elle a été écrite. Dans le cas de l'Intercolonial, il y eût des rapports de préparés à ce sujet par les commissaires et par moi-même.

19172. Vous voulez dire des rapports écrits?—Des rapports écrits conseillant l'achat des rails. Il n'y avait rien dans ce cas-ci, que je me rappelle, si ce n'est la spécification que j'ai préparée. Un ordre fut donné d'annoncer pour des soumissions.

19173. Cela, si je comprends bien, fut un pas de fait dans la transaction même. Je ne vous parle pas quant à présent des démarches qui furent faites, après que la transaction eut été commencée. Je vous parle des démarches, s'il y en a eu, qui eurent lieu avant que la transaction fut entamée, et qui ont pu faire impression sur l'esprit du ministre.—Il peut avoir été passé beaucoup d'Ordres en

Conseil que je ne connaisse pas, relativement au chemin de fer du Pacifique. Ce mémoire en donne l'histoire, autant que je la connais, et je préfère, et de beaucoup, me fier à ce mémoire qu'à mes propres souvenirs.

19174. Je comprends que vous avez eu de l'expérience, dans une position à peu près semblable à celle que vous occupez dans le cas actuel, au moins en ce qui concerne un autre chemin de fer?—Oui, j'ai eu quelque peu d'expérience dans ces choses.

19175. D'après votre expérience, connaissez-vous qu'une transaction de cette nature, et pour un montant considérable, ait eu lieu, sans qu'il y ait eu rien de plus formel, entre l'ingénieur et le ministre, qu'une conversation?—Quand la conversation a eu lieu, on ne savait pas quelle serait l'importance de la transaction. Nous ne demandions par l'annonce des soumissions que pour 5,000 tonnes de rails. La transaction devint plus tard considérable.

19176. Entendez-vous que ce soit là une réponse à ma question?—Oui.

19177. Admettant que la quantité ne fut que de 5,000 tonnes, dois-je conclure de ce que vous dites que vous avez eu connaissance de transactions de cette nature—transactions pour 5,000 tonnes—sans rien de plus formel qu'une conversation?—Le gouvernement n'était pas même tenu de prendre 5,000 tonnes.

19178. Pensez-vous que ce soit là une réponse à ma question? Assurément, M. Fleming, vous ne pensez pas que je vous demande ce que le gouvernement était tenu de faire?—J'ignore ce à quoi vous voulez arriver. J'essaie de relater les faits du mieux que je peux.

18179. Et vous dites que dans le cas présent, le gouvernement n'était pas tenu de prendre plus que 5,000 tonnes, et vous pensez que c'est là une réponse à ma question?—Il est plus facile de poser des questions que d'y répondre quelquefois. Je veux bien répondre à toutes les questions auxquelles je pourrai répondre.

19180. Je suis certain de cela, M. Fleming, et je ne désire avoir de vous que vos propres souvenirs et votre manière de voir à ce sujet, autant que vous vous en souvenez. Vous avez mentionné le fait que dans le cas actuel le gouvernement n'était pas tenu de prendre plus que 5,000 tonnes, comme si c'était là une partie matérielle de la réponse à ma question; maintenant que la chose est réduite à 5,000 tonnes, avez-vous, d'après votre expérience, eu connaissance qu'un ordre ait été donné pour 5,000 tonnes de rails sans rien autre chose qu'une conversation entre le ministre et l'ingénieur en chef?—Je ne me rappelle pas dans le moment que la chose soit jamais arrivée.

19181. Alors le fait de réduire la quantité à 5,000 tonnes n'était pas important?—Je ne sais s'il l'était ou non.

19182. En décidant de recommander un achat de rails, parce que le prix en était bas, avez-vous à cette époque pris en considération la probabilité du temps auquel on aurait besoin de s'en servir?—Oui, sans doute.

19183. Vous rappelez-vous à quel temps on s'attendait d'en faire usage, ou de faire usage d'une partie considérable de ces rails?—La principale raison pour laquelle les rails furent achetés a été leur bas prix.

*Achat de rail —
Contants Nos. 8-11.*

principale raison pour laquelle les rails furent achetés était leur bas prix supposé. C'était là la raison majeure. On devait avoir besoin des rails un jour ou l'autre avant longtemps.

Le temps où ils seraient requis était un point important à considérer, mais le témoin était convaincu que la transaction était bonne.

19184. Le temps auquel ils devaient servir était un élément important à considérer?—Oui, je suppose que c'était important.

19185. Alors je vous demande si, ce point étant important, vous vous êtes arrêté l'esprit là-dessus?—J'arrêtai dans mon esprit que la transaction était excellente.

19186. Vous ne voulez pas dire sans tenir compte de ce point?—En prenant tout en considération.

19187. Alors, quant à ce détail particulier, comment arrangez-vous cela?—Il m'est impossible de vous le dire en ce moment. Si vous m'aviez fait cette question il y a sept ans, j'aurais pu y répondre.

19188. Cette transaction est très-considérable, ou elle devint considérable, après votre première recommandation, et elle a dû évidemment vous occuper l'esprit jusqu'en mars 1876, et vous avez alors préparé un mémoire des circonstances qui ont amené l'achat?—A venir jusqu'en ce moment, il y a des années que la chose m'était partie de la tête.

Ne peut dire quand il pensait qu'on aurait besoin des rails.

19189. Pouvez-vous dire en ce moment à quel temps vous supposiez qu'on aurait besoin des rails, quand vous avez recommandé de les acheter?—Je ne puis pas dire à quoi je m'attendais alors. Je ne puis pas dire en ce moment quelles étaient mes perspectives en ce moment-là.

La quantité n'a été déterminée qu'après que les soumissions furent reçues.

19190. J'ai conclu de ce que vous disiez tout à l'heure qu'au commencement, quand vous avez recommandé un achat, vous n'aviez pas d'idée de la quantité qu'on pourrait probablement acheter, et que les quantités ne furent fixées que plus tard; maintenant, après que les soumissions eurent été reçues et que le gouvernement eut décidé de faire des achats, je crois que vous avez ajouté que même alors vous n'avez fait aucune recommandation quant aux quantités; cette impression est-elle juste?—A peu près juste. La quantité n'a été déterminée qu'après que les soumissions furent reçues.

19191. Alors, après la réception des soumissions, avez-vous pris la responsabilité de recommander les quantités qu'il fallait acheter?—Que je l'ai prise ou non, j'aurais certainement recommandé l'achat, si on m'en avait parlé à cette époque.

19192. L'achat de quoi?—Des rails.

19193. L'achat de quelle quantité?—50,000 tonnes.

19194. Comme question de fait savez-vous si vous avez de fait recommandé une quantité quelconque?—Je n'ai aucun doute que j'ai dit à M. MacKenzie: "Vous ne pouvez acheter trop de rails à ce prix là."

Croyait que les rails avait atteint le plus bas prix possible.

19195. Et cette recommandation, si je comprends bien, était basée tout entière sur l'idée que vous vous faisiez que le prix en était descendu aussi bas qu'il pouvait descendre?—D'après tout ce que je pouvais apprendre, il me paraissait que les rails étaient descendus au plus bas prix possible, et qu'il y aurait aussitôt après une hausse. Je n'hésite pas à dire que c'était mon impression à cette époque, bien qu'il n'en ait pas été ainsi. Ces rails étaient tombés de £18 la tonne à £10 la tonne, et sont restés à £10 la tonne pendant six mois près, et aucun commerçant ne s'attendait à voir le prix baisser davantage.

*État des rails—
Contrats Nos. 6-11.*

19196. Quand vous dites qu'aucun commerçant ne s'attendait à cela, vous voulez dire suivant les informations que vous receviez ?—Naturellement.

19197. Comme question de fait, vous n'aviez eu de communication avec personne ?—Je ne parlais que suivant les informations que je possédais. D'après les informations que je possédais, c'était le cas.

19198. Dans ce mémoire, vous dites qu'en sus de la quantité ci-dessus de 40,000 tonnes, il fut décidé d'accepter les conditions les plus favorables pour la livraison de rails francs de charges en Angleterre, pour être transportés à la Colombie Anglaise ; comment vous êtes-vous assuré que ces conditions étaient les plus favorables à l'époque où ces 10,000 autres tonnes furent achetées ?—C'est dit dans ce mémoire. Je ne puis vous le dire présentement.

19199. Avez-vous recherché pour votre part si ce second achat pour la Colombie Anglaise pouvait être fait à des conditions plus favorables ? Je ne m'en souviens pas.

Ne se rappelle pas s'il a contribué à rechercher si on ne pouvait avoir des conditions plus favorables pour les rails destinés à la Colombie Anglaise.

19200. Pensez-vous que vous avez cru que cela allait de soi, ou savez-vous si vous avez pris des informations avant de faire cette recommandation ?—Je ne m'en souviens réellement pas.

19201. Vous avez pu prendre la chose pour admise sans prendre d'information ?—C'est possible.

OTTAWA, jeudi, 14 avril, 1881.

Examen de SANDFORD FLEMING continué :

Par le Président :—

19202. Nous en étions hier aux transactions se rapportant aux premiers achats des rails d'acier, vous rappelez-vous si vous avez pris aux achats aucune part autre que les rapports dont vous parliez hier et la suggestion dont il est fait mention dans votre mémoire de mars 1876 ; par exemple, avez-vous contribué à décider qui aurait les contrats, ou comment ils seraient remplis ?—Je pense que le sommaire des soumissions fournirait quelques informations sur ce point. En regardant le sommaire, je vois que je n'étais pas présent quand les soumissions ont été ouvertes. Elles furent ouvertes par M. Trudeau et M. Tilley le 17 novembre 1874 ; cependant, elles me furent passées, et le 19 novembre je fis un rapport sur ces soumissions, rapport que je tiens maintenant dans ma main. (Exhibit No. 117.) Je ne me rappelle pas d'avoir pris aucune part dans le règlement des contrats.

19203. Autant que vous pouvez en juger, êtes-vous d'opinion que la qualité des rails était conforme au contrat ?—Autant que je puis en juger, la qualité était strictement conforme au contrat. Je vois une lettre datée du 11 février 1875, de M. Sandberg, qui fut nommé pour inspecter les rails ; d'après ma correspondance avec M. Sandberg après cette date, je n'ai aucun doute qu'il fut nommé sur ma recommandation.

La qualité des rails conforme au contrat.

19204. Mais, quant au point principal, vous êtes sous l'impression qu'ils étaient satisfaisants ?—Oui ; je n'ai aucune raison de croire le contraire, aucune raison du tout.

*État de rails—
Contrats Nos. 6-11.*

19205. Je suppose que la chose rentrait dans vos attributions comme ingénieur en chef, n'est-ce pas?—Oui elle entrait dans mes attributions.

Les rails soumis à une inspection complète.

18206. Est-ce qu'il vous revient quelque autre chose relativement à ces rails que vous pensiez devoir mentionner dans votre déposition?—Non. Je puis dire que les rails furent soumis à une inspection très-sévère de la part de l'un des meilleurs inspecteurs de rails en Angleterre, M. Sandberg; et j'ai lieu de croire que l'inspection fut complète. Des échantillons des rails furent envoyés ici et pourraient être montrés aux commissaires en n'importe quel temps. Ils étaient tordus comme s'ils eussent été faits de plomb au lieu d'acier.

19207. Il appert que la première fois que des soumissions furent sollicitées, le délai fixé était très-court; avez-vous pris aucune part à régler la chance qu'aurait le public de concourir?—Je ne pense pas avoir été consulté là-dessus; je n'y ai pris aucune part.

Ne peut expliquer pourquoi le délai était si court d'abord, ou pourquoi il fut étendu.

19208. Savez-vous pourquoi le délai était si court d'abord?—Non, je ne puis l'expliquer. Je tiens dans ma main et je produis un diagramme imprimé, fourni par M. Sandberg indiquant les fluctuations dans le prix des rails, et de fer et d'acier; pour ceux de fer, depuis l'année 1855, et pour ceux d'acier depuis qu'on en fit pour la première fois en 1861. Ce diagramme indique, entr'autres choses, la grande baisse qui s'est opérée de l'année 1873 à l'année 1874, et la baisse également grande de l'année 1874 à l'année 1879, et le cours de l'année dernière. (Exhibit No 291.)

Diagramme indiquant les fluctuations dans les prix.

19209. Ce diagramme n'est pas daté, mais d'après la ligne ombrée, il paraît fournir des informations jusqu'à la fin de 1878; le comprenez-vous comme cela?—Il fournit des informations jusqu'à l'année 1880; ce qui regarde de 1878 à 1880 a été fait à la main et non imprimé.

19210. La partie imprimée finit à l'année 1878?—Oui.

19211. Cette partie qui a été faite à la main l'a-t-elle été avant de vous parvenir?—Je crois que c'est M. Sandberg qui l'a tracée.

EMBRANCHEMENT
DE LA BAIE GEOR-
GIENNE.
CONTRAT No. 12

19212. Comme les contrats Nos. 6 à 11 inclusivement ne se rapportent qu'à un sujet sur lequel vous n'avez plus rien à dire, nous allons passer au contrat suivant, le No. 12, qui se rapporte à l'embranchement de la Baie Georgienne; savez-vous quelle part, vous avez d'abord prise à ce contrat?—Je ne le sais pas assurément; il existe une correspondance.

En vertu de la 39
Vict., Chap. 14,
l'embranchement de
la Baie Georgienne
était considéré
comme faisant partie
du système du chemin
de fer du Pacifique
Canadien.

19213. D'abord, vous rappelez-vous si vous avez compris que cet embranchement faisait partie du système proprement dit du chemin de fer du Pacifique Canadien?—Oui; je crois qu'en vertu de l'Acte, il était traité comme partie de ce système. En vertu de l'Acte 37, Vict. chap. 14, l'embranchement de la Baie Georgienne était considéré faire partie du système.

19214. Les points de terminaison de cet embranchement paraissent avoir été établis par un Ordre-en-Conseil; vous rappelez-vous si vous avez recommandé de quelque façon ces points de terminaison comme les extrémités les plus avantageuses de l'embranchement?—Je me rappelle d'y avoir pris part. Je me rappelle que j'ai fait remarquer que nous ne pouvions définir le point précis, et qu'il vaudrait mieux les placer dans les limites de quatre townships voisins qui, si je m'en souviens bien, étaient marqués A, B, C. et D.

*Embranchement de la Baie Georgienne—
Contrat. Vo. 12.*

19215. Avez-vous recommandé la ligne générale qui fut accordée à M. Foster comme étant une ligne qu'il était désirable de localiser pour les besoins de cet embranchement?—Non.

Le témoin n'a pas recommandé la ligne générale accordée à Foster.

19216. Savez-vous comment la direction et la localisation de cette ligne ont été établies, pourquoi on n'a pas demandé à l'ingénieur-en-chef de faire un rapport?—Je comprends que ça été fait par un Ordre-en-Conseil.

Ceci a été fait par un ordre en conseil.

19217. Voulez-vous dire que vous n'avez pas été consulté verbalement ou par écrit à ce sujet, et qu'on ne vous a pas demandé de faire un rapport?—Je ne puis pas dire que je n'ai pas été consulté. Si je m'en rappelle bien, le ministre demanda l'opinion de M. Hazlewood—mais ceci n'est pas à ma connaissance personnelle. Il est à ma connaissance qu'on a demandé à M. Hazlewood si une ligne pouvait être construite d'un point à un autre, et il alla reconnaître les lieux et dit que cela se pouvait. Sur cette information, un Ordre en Conseil fut passé.

Hazlewood disait que la ligne pouvait être construite.

19218. Voilà ce que vous comprenez être l'origine de cette localisation?—Oui; ces points sont mentionnés dans un Ordre en Conseil, quelque date qu'il porte.

19219. M. Hazlewood était-il employé sous vous à cette époque; faisait-il partie du corps d'employés sous vos ordres?—Il avait été sous mes ordres auparavant, et on peut considérer qu'il était encore alors, bien que je ne me rappelle pas les circonstances qui ont eu lieu. Je ne sais si je lui ai donné des instructions moi-même, ou s'il a reçu ses instructions directement du ministre.

19220. Vous rappelez-vous si vous étiez en faveur de cet embranchement, à en juger au point de vue du génie civil?—Je dois dire que je n'ai jamais pu en comprendre la nécessité immédiate.

Ne pouvait voir la nécessité immédiate de l'embranchement de la Baie Georgienne.

19221. Quand vous dites immédiate, vous voulez parler du temps où il fut entrepris?—Je ne pouvais pas en comprendre, à cette époque, la nécessité immédiate.

19222. À qui le gouvernement s'adressait-il dans ce temps-là pour une manière de voir comme ingénieur sur tout ce qui se rattachait au chemin de fer du Pacifique?—Il s'adressait à moi.

19223. Avez-vous donné votre manière de voir comme ingénieur sur cette affaire?—Je ne suis pas sûr que j'étais à Ottawa dans le temps qu'on en avait besoin, mais la correspondance que j'ai envoyé chercher va le rappeler à son souvenir.

19224. Connaissiez-vous alors quelques raisons de génie civil qui militaient pour le choix de cette ligne particulière que M. Foster a entreprise?—Je ne crois pas que la ligne ait été choisie pour des raisons de génie civil—au moins pas tout-à-fait.

Le ligne n'a pas été choisie entièrement pour des raisons du génie civil.

19225. Eh bien, si elle a été choisie en partie pour ces raisons, ces raisons devaient être bonnes?—On s'assura par l'examen qu'en fit M. Hazlewood qu'il n'existait pas d'objections particulières au point de vue du génie civil, M. Hazlewood ayant été employé pour explorer ce pays.

19226. En réglant les détails du contrat avec M. Foster, vous savez

*Embranchement de la
Baie Géorgienne—
Contrat No. 12.*

probablement, que certaines pentes furent rendues absolument indispensables?—Il y avait certaines pentes maximum stipulées dans le contrat. Je cite du contrat :

Dans aucun cas, les pentes ne devaient excéder 1 par 100 à l'ouest, ou 1 par 200 à l'est.

“ Les pentes et l'alignement seront les meilleurs que le permettra le caractère physique du pays, sans recourir à de forts travaux de construction inusités ou inutiles, sur lesquels l'ingénieur décidera ; mais en aucun cas, les pentes n'excéderont 1 par cent en montant à l'ouest, ou 1 par 200 en montant à l'est, et l'ingénieur décidera, dans tous les cas, où la pente maximum sera permise.”

19227. Savez-vous s'il avait été fait un examen du pays de nature à rendre certain, ou probable, qu'on pourrait obtenir telles pentes maximum ? —Je crois qu'un examen de cette nature avait été fait.

Hazlewood examina le pays, dans l'été de 1874, et fit rapport au témoin, qui lui-même fit rapport à l'hon. A. Mackenzie, qu'il n'y aurait aucune difficulté d'obtenir une assez bonne ligne avec des courbes faciles, entre Pembroke et le lac de la Perdrix Blanche.

19228. Qui a fait cet examen, pensez-vous?—M. Hazlewood, un homme en qui j'avais la plus grande confiance. M. Hazlewood fit un examen du pays dans l'été de 1874. M. Hazlewood me fit rapport à différents intervalles pendant cette année : le 14 juillet, le 5 août et le 15 septembre. A la fin de la saison, le 6 octobre, à son retour, je fis rapport au ministre du résultat de son examen, et je produis maintenant mon rapport du 6 octobre 1874. (Exhibit No. 292) Je n'ai pas tout lu ce rapport, mais je lis dans un paragraphe, la troisième de la fin, les paroles suivantes qui se rapportent à ce que vit M. Hazlewood : “ Il croit qu'il n'y aurait pas de grandes difficultés à obtenir une assez bonne ligne avec des pentes et des courbes faciles entre Pembroke et le Lac de la Perdrix Blanche, de ce dernier point l'exploration s'est dirigé jusqu'à Renfrew.” Dans un autre paragraphe, je vois qu'il est dit : “ Les pentes et les courbes seront extrêmement faciles.” Ceci se rapporte à la vallée de la rivière Bonnechère.

Le témoin se fait à Hazlewood.

19229. La localité que vous mentionnez, n'est pas affectée du tout par ce contrat avec M. Foster : ma question s'appliquait à cette partie du pays qu'embrassait le contrat, et je vous demande si vous avez connaissance que quelque information ait été obtenue montrant qu'il était possible d'obtenir des pentes telles que les pentes maximum spécifiées ? —Ces pentes furent déterminées sur les informations fournies par M. Hazlewood. Il croyait qu'on pouvait s'assurer de telles pentes. Je n'ai pas fait d'examen moi-même ; je me fais à lui et j'avais toute confiance en lui.

19230. Savez-vous où se trouve aujourd'hui quelque preuve que ce soit, qu'il ait fait un examen de nature à fournir ces informations ; jusqu'à présent, nous n'en avons aucun?—Le document que je tiens dans ma main.

19231. Mais ce document parle d'un pays qui n'est pas affecté par ce contrat. Vous avez tracé les lignes entre deux points?—J'ai mentionné deux points, mais les autres points sont mentionnés dans cette lettre—C'est dans le dernier paragraphe. Je n'ai pu le lire tout entier, mais ce que j'en ai lu m'a frappé. Je viens d'en lire la partie qui concerne le pays qu'embrasse l'embranchement de la Baie Géorgienne, et je cite ce qui suit du même rapport :

Le témoin lit cette partie de son rapport qui concerne la Baie Géorgienne.

“ M. Hazlewood s'est rendu d'abord au district de Parry Sound et a voyagé par le chemin qui se trouve entre le lac Rousseau et le lac Nipissingue. Il choisit les poteaux des coins entre les 158 et 159 comme point de départ, et partit de cet endroit le 1er juillet pour se rendre directement à l'embouchure de la rivière des Français, une distance d'environ 60 milles.

Embranchement de la
Baie Georgienne—
Contrat No. 12.

Il rapporte que le pays, entre ces points, est favorable à la construction d'un chemin de fer, aucun obstacle sérieux ne se présentant, si ce n'est près de la rivière des Français, où il sera nécessaire de faire les plus forts travaux d'excavation dans le roc. Les cours d'eau à traverser sont peu nombreux et peu importants, et il y a une ample quantité de bonne pierre. Le sol, en général, est plat, et, autant qu'on en peut juger, une grande partie propre à des établissements. Le bois y est en grande abondance et de valeur. On peut se procurer en abondance du pin, qui paraît être d'une belle qualité. On atteignoit l'embouchure de la rivière des Français le soir du 7 juillet, * * Le 17 juillet, il laissa le chemin de Nipissingue, et marcha de l'avant suivant une ligne aussi droite que possible, à l'est en se dirigeant vers Pembroke. A environ un mille et demi du chemin, il a traversé la rivière Comonda, d'une largeur d'environ vingt-cinq pieds et coulant dans une direction nord. A peu de distance plus haut, il a tourné à l'ouest. Pour les premiers huit milles, il a rencontré un sol raboteux, mais avec un peu de temps et de soin, M. Hazlewood est convaincu qu'on peut s'y assurer une bonne ligne. A dix milles et demi, il a traversé la rivière Sud ou Namanitagong, large de soixante-quinze pieds et profonde de huit, et à seize milles et demi, il a trouvé de nouveau cette rivière, ayant à ce point une largeur de quinze pieds. De ce dernier point, il a suivi le cours général de la rivière Sud jusqu'au vingt-unième mille environ. A dix-sept milles et demi, il alla toucher un dépôt considérable de gravier, le premier qu'il rencontrait entre ce point et la rivière des Français, une distance totale de soixante-dix-sept milles. Au vingt-unième mille, il perdit de vue la rivière Sud, mais au vingt-quatrième mille il traversa un ruisseau qu'il prit pour l'une de ses sources, et au vingt-sixième mille et demi, il traversa ce qu'il a supposé être une autre de ses sources. Il suivit ce dernier cours d'eau jusqu'au vingt-huitième mille, où finalement il le perdit de vue. La vallée de la rivière Sud, de ce point (vingt-huit milles,) jusqu'au huitième mille en arrière, est large et n'offre pas d'obstacles sérieux à la construction d'une ligne qui la traverse. Vers le vingt-neuvième mille, il atteignit la hauteur des terres. Ici l'aspect du pays change un peu; les hauteurs étaient moins considérables, et il les traversait à angle au lieu de les suivre comme auparavant. Au trentième mille il a traversé un ruisseau coulant dans une direction nord-est, et un mille plus loin il passa un lac ayant sa sortie dans la même direction. Au trente-cinquième mille, il a atteint la crique Nipissing, un cours d'eau important pour l'industrie du bois; au point où il l'a traversée, elle a une largeur de cinquante pieds. Tous les cours d'eau, à partir du trentième mille, se jettent dans cette crique. M. Hazlewood dit qu'il ne prévoit aucune difficulté à passer de la vallée de la rivière Sud à la vallée de la crique Nipissing, la hauteur des terres entre ces deux vallées étant très-basse. Parlant en général du pays qu'il a traversé entre la rivière des Français et le lac Brilé—"

Un peu plus loin que l'extrémité Est de l'embranchement de la Baie Georgienne—quelque vingt milles plus loin que l'extrémité Est de l'embranchement de la Baie Georgienne probablement :

M. Hazlewood fait remarquer qu'il oiroit pouvoir dire en toute sûreté que le chemin de fer pourrait être localisé sur une ligne très-directe entre ces points—de fait, que l'écart de la ligne droite n'augmenterait probablement pas la distance de plus de 5 pour cent. Il rapporte qu'il a rencontré une grande quantité de bonne terre, couverte généralement de bois en abondance, consistant en pin, érable—"

Et le reste. C'est tout ce qui a rapport à l'embranchement proprement dit de la Baie Georgienne.

19232. Vous avez conclu apparemment de la lettre que M. Hazlewood vous a adressée que la ligne à l'est, à partir de ce point de départ traverse en somme un pays plat; que bien peu d'obstacles s'y présentaient?—Oui, et je suis encore de cette opinion.

*Embranchement de la
Baie Georgienne—
Contrat No. 12.*

19233. Est-il à votre connaissance qu'après que le contrat fut passé avec M. Foster, celui-ci déclara au gouvernement qu'il était impossible d'obtenir ces pentes maximum, et demanda que le contrat fut rédigé de quelque manière, de façon à le libérer de cette condition?—Oui, je crois me le rappeler, et je suis presque certain que j'ai un fait rapport là-dessus dans le temps.

Le 20 décembre 1875, Foster écrit signalant des difficultés touchant les pentes requises.

19234. Dans une lettre du 20 décembre, 1875, de M. Foster au ministre des Travaux Publics, il demande au gouvernement des concessions touchant ce contrat. Entre autres choses, il dit que les explorations de l'embranchement ont été commencées à l'extrémité ouest, et qu'on a rencontré de telles difficultés à obtenir la pente voulue de vingt-six pieds par mille, en montant à l'est, qu'on a dû ordonner une nouvelle exploration des lieux, à laquelle était encore à travailler une partie considérable d'ingénieurs; et M. Shanly fit rapport, suivant ce que je comprends, qu'il était impossible dans cette localité d'obtenir ces pentes; avez-vous quelque raison de modifier l'opinion que vous avez exprimée vers ce temps-là dans votre rapport, qu'on pouvait obtenir ces pentes? M. Shanly fit rapport le 26 octobre 1875, se basant sur des informations qu'il n'avait pas obtenues personnellement, mais d'un M. Harris, qui était employé par M. Foster. Cette lettre me fut envoyée pour que j'en fis de rapport. Je fis sur cette lettre, le 17 novembre suivant, un rapport dans lequel j'exprime les vues que j'entretenais alors: Il n'est pas long, et je serai très heureux de le lire. Je vais faire des extraits de la lettre, si voulez me le permettre. Je vais citer le second paragraphe:

Shanly fit rapport que les pentes exigées étaient impossibles.

« J'ai donné à ce sujet ma plus sérieuse attention, et j'ai eu l'avantage d'avoir la manière de voir de M. Ridout, l'ingénieur en charge des travaux, et de M. Hazlewood qui a fait la première reconnaissance du pays. Il ne paraît pas que les explorations faites sous la direction de M. Foster se soient étendues à toute la longueur de la ligne proposée. Autant que je puis le savoir, elles se sont bornées aux travaux de deux partis d'exploration, l'une opérant à l'est à partir de la rivière des Français, l'autre à l'ouest à partir de Renfrew. Aux dernières nouvelles, les deux parties avaient fait une exploration préliminaire sur une étendue de 140 milles environ, tandis que la distance totale entre la rivière des Français et Renfrew est d'environ 310 milles. Ainsi il appert qu'un tiers de la distance totale n'a encore été explorée d'aucune façon. Il est souvent nécessaire et toujours prudent d'épuiser les explorations avant de décider sur le rejet ou l'adoption d'une ligne particulière, surtout dans un pays tel que celui où le chemin de fer proposé doit être construit. Je ne doute nullement qu'on ne puisse trouver une ligne d'une élévation générale moins grande dans la direction indiquée par M. Shanly (c'était une ligne par l'Ottawa et la rivière Matawan, une distance considérable au nord,) mais je ne suis nullement convaincu qu'on ne puisse obtenir, sur la route générale indiquée sur le plan qui accompagne le contrat, une ligne remplissant les conditions du contrat. La ligne de conduite à suivre, dans mon opinion, est pour l'entrepreneur de poursuivre les explorations avec toute l'énergie possible, jusqu'à ce qu'on trouve une ligne conforme aux conditions du contrat. Il n'est nullement nécessaire de s'en tenir rigoureusement à la ligne tirée sur le plan qui accompagne le contrat. On n'a jamais eu cette intention. Cette ligne devait simplement indiquer la direction générale du chemin de fer qu'on a en vue. Il suffirait, dans mon opinion, que la ligne une fois trouvée, suive une ligne directe raisonnable depuis les points de terminaison à un point central, dans l'espace marqué sur le plan A, B, C, & D. »

Rapport du témoin sur les représentations de Foster.

Le témoin recommanda que l'entrepreneur poursuivît les explorations jusqu'à ce qu'on trouvât une ligne remplissant les conditions du contrat.

19235. Je comprends que vous vous en tenez à l'opinion émise dans cette lettre qu'il n'y avait pas lieu d'abolir ce contrat pour la raison

qu'on ne pouvait obtenir la pente maximum qui y était exigée?—C'était alors mon opinion.

19236. Avez-vous eu lieu de la modifier depuis?—Je ne suis pas ici pour exprimer une opinion. Je n'exprime pas en ce moment une opinion comme ingénieur; je parle de ce que je fis alors.

19237. Et vous pensez que vous ne devez pas exprimer d'opinion N'est pas prêt à maintenant?—Je ne suis pas prêt à exprimer une opinion comme ingé- exprimer une opinion nieur à bref délai. à bref délai.

19238. Pendant que vous étiez Ingénieur-en-chef du chemin de fer du Pacifique Canadien, vous rappelez-vous d'en être venu à une opinion différente de celle exprimée dans ce rapport?—Je ne me rappelle pas en être jamais venu à une opinion différente.

19239. Relativement au point que vous venez de soulever, quant à la nature de votre témoignage, je puis dire que, vu que vous avez été sommé de comparaitre comme un homme de l'art, et à un prix plus élevé par jour qu'un témoin ordinaire, nous croyons avoir droit à votre opinion sur les choses dans lesquelles vous êtes versé, c'est-à-dire telle opinion que vous pouvez donner sur le champ?—Je n'ai pas l'habitude de donner des opinions à la légère. Pour exprimer une opinion de quelque valeur, il me faut considérer la question sur toutes ses faces.

19240. Je ne mentionne ce fait qu'afin de bien nous comprendre l'un et l'autre à l'avenir; nous ne voulons pas de vous des opinions irréfléchies quand vous serez dans la boîte aux témoins, mais s'il se trouve quelque question sur laquelle vous pouvez donner une opinion comme témoin versé dans cette question, nous pourrions demander cette opinion?—Je ne désire rien cacher, pas même une opinion, si tant est que j'en aie; mais on ne se forme pas des opinions aussi vite que vous paraissez le croire.

19241. Je ne mentionne ceci que pour votre gouverne à l'avenir, de la façon que vous jugerez à propos, si de telles questions surgissent de nouveau?—Je dois dire que je veux qu'il soit compris que je ne suis pas prêt à donner de nouvelles opinions sans y réfléchir mûrement, et que je ne désire rien cacher de ce qui s'est passé.

Le témoin n'est pas prêt à donner une opinion sans mûre réflexion.

19242. Vous rappelez-vous si, alors que vous étiez Ingénieur-en-chef, on vous a demandé de faire aucun autre rapport sur la nécessité de résilier le contrat, à raison de la difficulté des pentes?—Ce qui est écrit dans les archives peut le faire voir, mais je ne m'en souviens pas.

19243. Il appert que ce contrat fut d'abord, résilié par le gouvernement, et qu'il fut question de savoir combien M. Foster devait recevoir du gouvernement pour ses dépenses, et je crois qu'on vous demanda de faire rapport sur ce point; vous rappelez-vous la substance de ce rapport, et sur quoi vous vous êtes appuyé pour le faire?—Non; j'aimerais à voir le rapport. Il y a un ordre en conseil du 8 mars, 1876, mentionné ici dans ce rapport, que j'aurais besoin de voir. J'ai envoyé voir pour quelques informations sur ce point. Je crois plus probable que M. Ridout, qui avait charge de ces travaux en particulier sera en état d'apporter avec lui les informations désirées. Il n'est n'ait pas obtenu que juste que j'appelle votre attention sur une lettre que j'ai écrite, en date du 9 février, 1877, en ce qui regarde les pentes sur l'embranchement de la Baie Georgienne. Dans cette lettre je donnais mes vues à

Dans une lettre du 9 février 1877, il a fait remarquer qu'on n'ait pas obtenu les pentes légères en montant dans la direction est auxquelles on s'attendait.

*Enbranchement de la
Baie Géorgienne—
Contrat No. 12.*

la hâte sur l'exploration faite par M. Lumsden, subséquemment aux autres explorations, et je déclare dans cette lettre que "les pentes légères en montant vers l'est auxquelles on s'attendait n'ont pas été obtenues." C'est le point que je veux vous faire remarquer.

19244. Dans cette lettre, vous donnez à entendre au ministre qu'il est impossible d'obtenir les pentes auxquelles on s'attendait?—Non; pas qu'il était impossible de les obtenir, mais qu'on ne les avait pas obtenues.

19245. Cela avait rapport à la localisation par M. Lumsden?—Oui.

19246. Est-ce que cette localisation se trouvait près des mêmes lieux que celle commencée par M. Foster?—Oui, je crois qu'elle a été faite sur le même terrain; car, elle réfère au point de terminaison marqué A B C et D et sur la page opposée, No. 24, se trouve une description de cette exploration par M. Smith.

Ayant été découvert que la rivière des Français était navigable à un point connu sous le nom de Baie de Cantin, l'exploration fut faite, non à partir de l'embouchure de la rivière, mais de ce point.

19247. Si je m'en rappelle bien, la ligne accordée à M. Foster partait de l'embouchure de la rivière des Français, et celle-ci commençait à 20 milles vers l'est, et évitait quelques-uns des soixante milles de pays que M. Shanly, dans son rapport, disait si difficiles?—Ce fut là une pensée qu'eût M. Foster ou quelqu'autre après coup. On découvrit qu'on pouvait rendre la rivière des Français navigable à partir de la Baie de Cantin, et une exploration fut faite qui, au lieu de partir de l'embouchure de la rivière, partit de la Baie de Cantin pour se rendre au point central dans les townships A, B, C et D.

19248. Le point sur lequel je veux appeler votre attention est celui-ci: que la substance du rapport de M. Shanly comporte que les pentes exigées ne pouvaient être obtenues, et que l'exploration de M. Lumsden commençait à vingt milles plus loin vers l'est, que par conséquent, le pays compris entre ces deux points, éloignés de vingt milles, n'est pas affecté du tout par cette nouvelle exploration?—Non.

19249. Je veux dire que cela n'affecte en rien l'exactitude du rapport de M. Shanly?—Je ne suis pas du tout certain que vous ayez raison en cela; parce que je suis encore d'opinion qu'on pouvait obtenir les pentes sur ces vingt milles si on en avait eu besoin.

19250. Je ne dis pas que M. Shanly avait raison, j'appelle seulement votre attention sur ceci: que le rapport de l'exploration commençant à vingt milles en montant la rivière peut ne pas affecter l'exactitude de l'exploration d'un autre commençant à l'embouchure de la rivière.—Les difficultés dont parle M. Shanly, si je comprends bien, n'existaient pas sur les vingt milles s'étendant de la Baie de Cantin à l'embouchure de la rivière des Français, mais sur d'autres points.

18151. Il se peut qu'il en soit ainsi, mais il fait allusion au pays partant—ou suivant ses paroles "s'avancant à l'est de la rivière des Français?"—Je suis bien sûr de cela.

Localisation par
Lumsden.

18252. Voulez-vous dire que cette nouvelle localisation par M. Lumsden s'étendait sur une partie de la même ligne que celle accordée à M. Foster?—Oui; de fait, elle faisait encore partie des travaux de M. Foster; ces travaux étaient encore entre ses mains.

Le témoin ne désire
rien cacher.

19253. Je ne le comprends pas ainsi. Je comprends que le contrat avec M. Foster fut terminé en février 1876, et ce rapport est daté de

*Embranchement de la
Baie Georgienne—
Conti et No. 12.*

février 1877?—Je me suis formé la présente opinion à la suite d'une lettre adressée à M. Foster. En lisant la lettre, cependant, je vois qu'elle se rapporte à un autre sujet. La lettre dont je parle est à la page 24, au commencement de la page. Je me suis trompé sur cette lettre sous ce rapport. J'appelle maintenant votre attention sur cette lettre, parce que, comme je vous l'ai dit, je ne désire rien cacher, et je découvre en la regardant que M. Lumsden n'avait pas obtenu les pentes que nous voulions trouver.

19254. Je désire savoir si cela avait quelque rapport avec la ligne antérieure, parce que si c'était sur une ligne différente nous ne serions pas plus éclairés?—Pratiquement c'est sur la même route, excepté pour les vingt milles à l'ouest.

19255. En regardant maintenant à votre lettre du 9 février, 1877, êtes-vous encore d'opinion que l'impression que vous ont laissée les lettres de Hazlewood était exacte, c'est-à-dire qu'on pouvait obtenir les pentes exigées dans le contrat Foster?—On m'a certainement démontré que la difficulté de les obtenir était plus grande que je ne l'avais d'abord pensé, mais on ne m'a pas prouvé qu'il était impossible de les obtenir.

L'exploration de Lumsden indiquait certainement qu'il serait difficile d'obtenir les pentes de Hazlewood.

19256. Avez-vous en aucun temps visité vous-même cette partie de la ligne?—Non. J'avais une grande confiance en M. Hazlewood, une confiance qu'il est difficile d'ébranler, et il s'exprimait très-énergiquement sur ce point.

19257. Depuis lors, cependant, vous en êtes venu à une conclusion différente, si je comprends bien?—Je ne le crois pas. Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que j'ai vu par l'exploration de M. Lumsden que les difficultés étaient plus grandes que je ne l'avais d'abord pensé. Je nie rappelle que M. Hazlewood m'a dit—en présence, je crois, de M. Ridout, mais je n'en suis pas sûr—“envoyez-moi là, et je vous ferai avoir les pentes.”

19258. Êtes-vous en mesure de dire présentement si l'argent qui a été payé à M. Foster pour ses explorations, au temps où il avait le contrat pour l'embranchement de la Baie Georgienne, a servi au gouvernement dans les transactions subséquentes?—Jusqu'à un certain point.

19259. Pouvez-vous donner d'autres informations au sujet de ces dépenses de M. Foster?—Oui; j'ai fait des recherches depuis l'ajournement de la Cour, et M. Ridout qui avait charge de cette branche du service, a apporté ici certains papiers qui indiquent, entr'autres choses, que M. Foster avait fait une réclamation de quelques \$63,000, et produit des pièces justificatives de ces dépenses, en rapport avec le prolongement du Canada Central, et l'embranchement de la Baie Georgienne. Il y a un autre document de M. Walter Shanly, en date du 29 avril, 1876, adressé au sous-ministre des Travaux Publics, M. Trudeau, dans lequel il dit en ce qui regarde l'embranchement de la Baie Georgienne:

Foster réclamait \$63,000.

“J'ai l'honneur de certifier, que j'ai examiné les comptes soumis par M. A. B. Foster, entrepreneur, ses déboursés et ses obligations en rapport avec ce que ci-dessous, et se montant en tout à \$50,966.27. Le premier item dans la liste des comptes soumis est pour la construction d'un quai, etc., à l'embouchure de la Rivière des Français, \$9,424.83. Je n'ai aucune connaissance personnelle de cet ouvrage, celui-ci ayant été fait avant que M. Foster réclame ses comptes de Foster.

*Embranchement de la
Baie Georgienne—
Contrat No. 12.*

Foster m'eût engagé comme son ingénieur consultant ; et je n'ai pas non plus visité l'endroit depuis.

“ Pour explorations, montant dépensé ; 31,888,15 ; j'ai examiné les comptes qui s'y rapportent, et je certifie que toutes ces dépenses ont été justement encourues pour les fins détaillées. Dans quelques uns des détails, les charges prêtent peut-être à la critique, comme étant quelque peu élevées, mais en tenant compte du nombre total de milles de la ligne explorée, la dépense totale n'est, en aucune façon, extravagante ou irraisonnable. Le reste du compte se compose des items suivants : dépenses du bureau principal et du comptable, \$2,500 ; service de l'ingénieur consultant, \$2,500 ; 10 pour cent sur tout le montant, \$4,623.29. Ce dernier item seul demande des explications spéciales, et est destiné à rencontrer les faux frais et les diverses dépenses nécessaires pour se préparer à exécuter un contrat considérable, et qui, bien qu'on ne puisse toujours les formuler sous formes de comptes et de pièces justificatives spécifiques, n'en constituent pas moins une première et juste charge contre les travaux. En prenant l'ensemble de ces dépenses, à part celles à l'embouchure de la rivière des Français, (que je ne puis certifier, n'en ayant pas eu connaissance), je les considère justes et raisonnables pour les travaux accomplis. M. Ridout, l'ingénieur du gouvernement, peut parler des constructions et des dépenses à la rivière des Français.

“ J'ai l'honneur d'être, etc.,

“ W. SHANLY.”

Le témoin fit rapport que ces dépenses étaient avantageuses pour les travaux à faire.

Maintenant il appert que j'ai conféré avec M. Ridout—qui est ici et peut rendre témoignage s'il en est requis—et que je fis rapport le 28 avril. Il y a quelque difficulté à propos des dates. La lettre de M. Shanly est du 29 ; mon rapport est du 28 avril, et il y ait dit que j'avais pris toutes les informations possibles sur le sujet et que je m'étais convaincu que, dans le cas où l'on procéderait aux travaux de l'embranchement de la Baie Georgienne, les dépenses encourues seraient avantageuses en général pour la poursuite des travaux.

19260. Avez-vous quelque moyen de savoir jusqu'à quel point ces dépenses ont été avantageuses dans la suite?—J'ai besoin de consulter M. Ridout avant de répondre à cette question.

19261. Il vaudrait peut-être mieux l'appeler plus tard si vous n'avez pas de moyens de le savoir?—Je comprends qu'une partie de ces dépenses ont servi immédiatement—quel montant, je ne m'en rappelle pas. La balance consistait en dépenses pour explorations, comme l'explique la lettre de M. Shanly, et était représentée par des pièces justificatives, bordereaux de paye et des comptes certifiés pour achat de de provisions.

19262. Il appert à la page 17 de ce rapport imprimé que toutes les explorations pour lesquelles M. Foster faisaient une réclamation s'élèvent à une somme d'environ \$24,000 pour l'embranchement de la Baie Georgienne, et à environ \$19,000 pour le Canada Central ; maintenant, dans ce dernier compte, qui se monte à quelque chose comme \$41,000, à part les constructions à l'embouchure de la rivière des Français, il demande pour exploration, \$31,838 ; et je comprends que vous certifiez que les dépenses encourues profiteront en général à la poursuite des travaux de l'embranchement de la Baie Georgienne ; maintenant, d'après son compte détaillé, il ne réclame que \$24,000 comme ayant été dépensées pour explorations sur l'embranchement de la Baie Georgienne?—Ça peut être une erreur typographique. Cette lettre est datée de février ; la date dont je parle est plus récente. La date de la lettre

*Embranchement de la
Baie Georgienne—
Contrats Nos. 12
et 16.*

de M. Shanly est le 29 avril, et il est possible que des explorations aient été faites dans l'intervalle.

19263. Il ne paraît pas en être ainsi, d'après la teneur générale de ce rapport imprimé. Le 8 février 1876, M. Foster transmet un compte pour \$63,489, et cela comprenait l'exploration de l'embranchement de la Baie Georgienne, \$24,532, et l'exploration du prolongement du Canada Central \$19,125. Subséquentement, il fait approuver un compte qui comprend \$31,838 pour explorations seulement, et ce compte lui est apparemment payé, sur votre lettre disant que les dépenses encourues profiteront en général à la poursuite des travaux de l'embranchement de la Baie Georgienne?—Je ne puis expliquer cela. Il est possible qu'il soit survenu des comptes après le 9 février, et il pouvait avoir le droit de faire cette déclaration. Naturellement, j'attache beaucoup de poids à la déclaration de M. Shanly, qui avait toutes les occasions possibles d'examiner les comptes de M. Foster.

Ne peut expliquer comment Foster fit passer, en s'appuyant sur la lettre du témoin, un compte de \$31,838 pour explorations, pendant que, dans son compte détaillé, il n'avait réclamé que \$24,532.

19264. Savez-vous si la ligne allant de l'embouchure de la rivière des Français à Douglas, qui comprend l'embranchement proprement dit de la Baie Georgienne, jusqu'au prolongement du Canada Central, a été adopté d'après la ligne qui était déterminée dans ces deux contrats—je veux dire, par exemple, en passant par le centre ou près du centre de ces townships A, B, C et D?—Je crois que cela est dû à quelque programme du gouvernement, qui ne m'a jamais été, que je me rappelle, pleinement expliqué.

19265. Ce n'est pas pour des raisons de génie civil que cette route a été adoptée?—Non. Mon impression est que le gouvernement—et je parle simplement de l'impression que j'ai conçue—que le gouvernement avait quelque dessein de construire un pont sur l'Ottawa, de manière à raccorder cette ligne avec la ligne Occidentale du côté est de l'Ottawa—de construire un pont sur l'Ottawa dans le voisinage de Portage du Fort.

La route n'a pas été choisie pour des raisons de génie civil, mais d'après un programme de route.

19266. Cela, suivant vous, pouvait être une raison pour fixer le point de terminaison est dans ce voisinage?—Sur l'embranchement de la Baie Georgienne.

19267. Ce n'est pas sur l'embranchement de la Baie Georgienne; c'est, si quelque part, sur le prolongement du Canada Central?—Oui; je m'imagine que c'était là la raison. Le gouvernement désirait avoir une ligne aussi directe que possible depuis le voisinage de Douglas, qui est presque vis-à-vis Portage du Fort, en traversant jusqu'à l'embouchure de la rivière des Français.

19268. En supposant que l'endroit dont vous parlez fût un point de terminaison avantageux à l'est, pour ce prolongement subventionné du Canada Central, et l'embranchement de la rivière des Français un point de terminaison ouest avantageux pour l'embranchement de la Baie Georgienne, je désire savoir si vous connaissez quelque raison de génie civil pour laquelle la ligne fut passée par le centre de ces quatre townships, et sur la route qui est généralement déterminée dans ces deux contrats, l'une avec M. Foster, et l'autre avec la Compagnie du chemin de fer Canada Central?—Je ne connais aucune raison de génie civil. Je suis convaincu qu'au point de vue du génie civil, on eût pu trouver une meilleure ligne plus au nord, mais je suppose—et ceci doit être pris comme une conjecture de ma part,—que le gouvernement désirait

Une meilleure ligne, au point de vue du génie civil, eût été plus au nord.

*Embranchement de la
Baie Georgienne—
Contrat No. 12.*

amener la ligne aussi loin que possible vers le sud, afin de faire le raccordement avec Toronto et Ontario aussi court que possible.

19269. Je comprends qu'on ne vous a pas demandé d'en faire un rapport comme ingénieur sur le point de savoir si c'était une route avantageuse ou non?—Non; pas d'autres rapports que ceux dont j'ai parlé aujourd'hui,—les rapports de l'exploration de M. Hazlewood.

19270. Est-ce qu'aucun de ces rapports se rapporte à ce point: de savoir si la route entre la rivière des Français et le point de terminaison est que vous avez mentionné est une route avantageuse?—Je ne fus pas appelé à rechercher quelle était la meilleure route entre les deux points mentionnés,—Portage du Fort et la rivière des Français. Si c'eût été là l'objet qu'on avait en vue, je l'aurais recherché.

19271. Alors je dois comprendre que cette route particulière a été adoptée pour d'autres raisons que pour des raisons de génie civil?—Oui, je le crois.

Le contrat a été après une exploration faite à la marche afin de sauver du temps.

19272. Savez-vous pourquoi, dans le cas actuel, on jugea à propos d'accorder le contrat d'après la route adoptée sur rien de plus qu'une exploration du pays faite à la marche?—Je suppose que c'était pour sauver du temps; je ne connais pas d'autre raison.

19273. Et croyez-vous que, de fait, on ait par là sauvé du temps?—Je ne sais pas. La ligne n'a pas encore été construite.

19274. Voulez-vous dire qu'on n'a pas atteint le but, qu'on n'a pas sauvé du temps, en ne faisant pas faire une exploration instrumentale?—Je ne crois pas qu'on eût atteint le but. On n'a pas sauvé de temps, dans tous les cas, vu que la ligne n'est pas encore construite, bien que quatre ou cinq ans se soient écoulés depuis ce temps.

TRACÉ DU CHEMIN
DE FER.—
CONTRAT No. 13.

La première tentative pour découvrir une route qui touchât au Lac Supérieur, à un point sur le côté nord, acceptable comme point de terminaison sur le lac, n'a pas réussi.

19275. Le contrat suivant est le No. 13, pour une partie de la ligne, partant des environs de la Baie du Tonnerre. Avant d'entrer dans les détails de ce contrat, j'aimerais à vous demander d'expliquer les raisons qui ont porté à choisir cet endroit comme un point de terminaison avantageux, ainsi que celles pour lesquelles on a déterminé la direction de la ligne qui fut alors adoptée vers l'ouest?—Je crois que cela est très-pleinement expliqué dans le rapport imprimé ou l'enquête imprimée qui a été faite devant le comité du sénat, il y a un an ou deux. Ma première tentative a été de découvrir une route qui touchât au lac Supérieur, à un point du côté nord, acceptable comme point de terminaison sur ce lac, et qui, en même temps qu'elle laisserait aussi peu que possible de la ligne principale à construire à l'est, à partir de ce point, nous donnerait la plus courte distance entre la région des prairies et la navigation du lac. Il me paraissait que si nous pouvions trouver une ligne directe de la région des prairies à la Baie de Nipigon, l'objet désiré serait atteint, et toutes les tentatives ont été faites pour découvrir une ligne directe; mais ces tentatives ont échoué, le pays entre la Baie de Nipigon et l'intérieur, directement à l'ouest de cette baie étant excessivement accidenté. On renouvela les tentatives pour trouver d'autres lignes. On a essayé une au nord, longeant le lac Nipigon, puis le lac aux Eturgeons et autres lacs, se dirigeant au Portage du Rat; de fait, on épuisa les explorations dans cette direction; aucune n'a été entièrement satisfaisante.

*Tracé du chemin
de fer—
Contrat No. 12.*

19276. Vous en êtes à parler, si je comprends bien, du pays compris entre le Portage du Rat et le lac Nipigon?—Oui; nous sommes forcés d'aller au nord du pays montagneux dont j'ai parlé. Une autre tentative a été faite pour trouver une ligne au sud de ce pays, en suivant la Shebandowan et ce qui est connu comme le chemin Dawson. Cette tentative a aussi échoué. Finalement, nous trouvâmes ce qui paraissait être le chemin le meilleur et le plus court, entre les eaux du lac Supérieur et le côté nord du lac des Bois; ce chemin est pratiquement celui qui est maintenant en construction. Les explorations n'étaient pas entièrement complétées au temps dont je parle, mais nous avons obtenu des informations suffisantes pour nous convaincre que le chemin était parfaitement praticable; il devait nous donner les pentes douces qu'on désirait, et c'était la ligne de communication la plus courte entre les points dont j'ai parlé.

Une autre tentative faite pour trouver une ligne au sud du pays accidenté, en suivant la Shebandowan a aussi échoué.

Finalement on découvrit un chemin.

19277. Quels points?—La navigation du Lac Supérieur, le Portage du Rat et la région des prairies. A cette époque, si je m'en souviens bien, le public était impatient de voir commencer le chemin de fer du Pacifique, et le gouvernement en paraissait également désireux. Bien que les explorations ne fussent pas complétées, on jugea possible de donner à contrat une courte section. C'est ainsi qu'on adopta la section 13, je crois que c'est celle-là, à une extrémité, et la section 14 à l'autre, et que les soumissions furent demandées.

CONSTRUCTION DU
CHEMIN DE FER—
Bien que les explorations fussent incomplètes, on jugea possible de donner à contrat une courte section.

19278. Je ne sais si on considère généralement que le coût du chemin de fer est une matière à considération par cette partie du département contrôlée par les ingénieurs; qu'est-ce qu'il en est?—Oui, c'est une considération très-importante.

Le coût du chemin de fer est de la juridiction du département des ingénieurs.

19279. Cela rentre en général dans la juridiction du département des ingénieurs?—Oui.

19280. Avez-vous pris en considération le coût probable de la construction du chemin, dans l'adoption de la route particulière qui a été adoptée dans ce cas-ci?—Oui.

19281. Considériez-vous qu'au temps où des soumissions furent sollicitées, le temps était arrivé, au point de vue du génie civil, pour demander des soumissions?—Je considérerais qu'on avait obtenu des informations suffisantes pour nous justifier de solliciter des soumissions dans les circonstances.

19282. Au point de vue du génie civil?—J'aurais préféré que le commencement des travaux fut retardé un peu, mais je savais que le public était impatient de voir commencer les travaux.

19283. Alors voulez-vous dire que les travaux furent commencés au temps où ils le furent, pour d'autres raisons que des raisons de génie civil?—Oui, jusqu'à un certain point.

Les travaux ont été commencés parce que le public était impatient.

19284. Et ces raisons, jusqu'à un certain point, étaient opposées aux raisons de génie civil?—Jusqu'à un certain point, oui.

19285. Je vous demande ce que vous en pensiez dans le temps?—Je ne me rappelle pas ce que j'en pensais dans le temps.

19286. J'ai compris que vous venez de dire que le coût probable des travaux était, dans le département des ingénieurs, matière à considération par les ingénieurs?—Certainement il l'est.

Construction d'un che-
min de fer—

Contrat No. 12.

Le temps était arrivé de commencer les travaux pour des raisons publiques, qui l'emportèrent sur les raisons du génie civil.

19287. Considérez-vous que le temps était arrivé de commencer les travaux, en tenant le compte qu'il fallait de leur coût probable?—Oui, dans les circonstances que j'ai expliquées.

19288. Je ne comprends pas bien quelles sont les circonstances que vous avez expliquées.—Des raisons publiques.

19289. Ces raisons publiques, suivant ce que vous comprenez, ont elles fait qu'il était désirable de commencer les travaux alors que d'après les raisons de génie civil, il ne l'était pas?—Les raisons de génie civil avaient certainement leur poids, mais les raisons publiques furent plus fortes que les raisons de génie civil.

19290. Voulez-vous dire qu'elles l'emportèrent sur les raisons de génie civil?—Oui.

19291. Alors je conclus de ce que vous avez dit auparavant sur votre position, vis à vis du gouvernement, que vous avez été informé par celui-ci, que ces autres raisons devaient primer les raisons de génie civil?—Je ne pense pas avoir été ainsi informé. Je crois que c'était une affaire de notoriété publique.

19292. Mais la notoriété publique ne conduisait pas les transactions du département?—Les employés du département devaient se conformer aux instructions reçues du ministre et du gouvernement.

19293. Pensez-vous qu'au temps où l'on demanda des soumissions pour la section 13, les ingénieurs avaient obtenu des informations suffisantes pour que le contrat pût être accordé au plus bas prix possible?—Les informations n'étaient pas aussi complètes qu'on pouvait le désirer, et je ne sache pas que le gouvernement en eût obtenu assez pour lui permettre d'accorder le contrat au plus bas prix possible, mais elles étaient suffisantes pour accorder le contrat de la façon qu'il le fut.

Quand le contrat 13 fut accordé, on s'attendait de trouver une ligne directe par le lac Shebandowan au Portage du Rat; l'intention de se servir des étendues d'eau; la ligne changée.

19294. Au temps où l'on demanda des soumissions, j'ai compris que vous disiez que l'on s'attendait que cette section se rendit au lac Shebandowan, ou plus loin dans cette direction qu'elle n'a été?—Quand cette section fut accordée, on s'attendait de pouvoir trouver une ligne directe par le lac Shebandowan au Portage du Rat, et le premier contrat avait pour objet la construction de la ligne depuis Fort William à un point dans le voisinage du lac Shebandowan. Cela fut changé plus tard, cependant. Je dois aussi ajouter, maintenant que la chose se présente à ma mémoire, qu'on a eu l'intention d'utiliser les étendues d'eau navigables du chemin Dawson, pour un certain temps dans tous les cas, entre le lac Shebandowan et le Portage du Rat; et l'on jugea important que le premier chaînon du chemin de fer allât toucher à l'un de ces lacs, le lac Shebandowan ou quelque autre lac. On découvrit, cependant, que nous ne pouvions obtenir une ligne continue de chemin de fer dans cette direction déterminée, sans des dépenses énormes; et la direction de la ligne fut changée quelque temps après que les travaux furent commencés sur la section 13. Une partie de la section fut abandonnée, et la ligne se ramifia à partir d'un point appelé, si je me le rappelle bien, Sunshine Crèek, à quelques quinze milles à l'ouest du lac Shebandowan.

Le Portage du Rat considéré comme point dominant.

19295. J'ai conclu des déclarations faites par d'autres témoins et des rapports, qu'avant que ce contrat fût accordé, on considérait le Portage du Rat comme un point objectif; à tout hasard, c'était un point dominant sur ce chemin à l'ouest du Lac Supérieur?—Oui.

Construction du chemin de fer—
Contrat No. 13.

19296. Alors, au temps où ce contrat 13 fut accordé, il était compris que le chemin de fer, qui devait être localisé définitivement, se rendrait probablement au Portage du Rat?—Oui; mais on pensait que nous aurions une autre ligne qui se rendrait au Portage du Rat par celle qui a été adoptée en dernier lieu.

19297. Au temps où ce contrat 13 fut accordé, il n'était pas connu si la ligne du chemin de fer passerait par le lac Shebandowan et les étendues d'eau, ou par la route qui a été adoptée?—Non.

19298. De sorte qu'en accordant le contrat à cette époque, c'était, jusqu'à un certain point, une expérience qu'on faisait?—Le contrat a été accordé avant que tout le parcours du chemin fût connu. Contrat accordé comme expérience.

19299. Savez-vous si c'est pour des raisons de génie civil, ou pour d'autres raisons, qu'on a abandonné l'espoir de trouver une ligne par le lac Shebandowan au Portage du Rat, en passant par les étendues d'eau, et qu'on a adopté cette ligne plus au nord?—Depuis que la ligne a été complètement explorée, le chemin Dawson a été abandonné pour des raisons de génie civil et des raisons d'économie.

19300. Ces raisons—se manifestèrent-elles à la suite d'une exploration et d'un examen plus approfondi du pays, ou résultaient-elles d'un changement de politique par rapport au commerce ou à la colonisation?—Mon impression est que ces raisons étaient appuyées sur des examens qu'on fit du pays. Comme je l'ai dit déjà, nous découvrîmes que la ligne projetée du lac Shebandowan à la rivière à la Pluie, et de là au Portage du Rat, ou à quelque autre point de traversée sur le lac des Bois, n'était pas praticable avec des dépenses raisonnables.

19301. Voulez-vous dire une direction plus au sud?—Une direction plus au sud, oui.

19302. Avez-vous examiné comment la Baie du Tonnerre comparait avec l'embranchement de Nipigon comme point de terminaison sur le lac Supérieur, toutes choses égales d'ailleurs?—Pour ma part je préférerais la Baie de Nipigon comme point de terminaison, parce qu'elle offrait un meilleur abri, et pour d'autres raisons. On y trouve un meilleur abri, et il y a d'autres raisons; mais nous ne pouvions pas atteindre la Baie de Nipigon par une ligne de chemin de fer aussi courte que nous le pouvions pour la Baie du Tonnerre. La Baie de Nipigon un meilleur point de terminaison que la Baie du Tonnerre—mais la Baie du Tonnerre atteinte par une ligne plus courte.

19303. Savez-vous si, en abandonnant la route mixte par eau et par terre dont vous avez parlé, on a pris en considération la question de savoir si on pouvait s'en servir en toutes saisons, et si ce fut là une des raisons qui firent donner la préférence à la route plus au nord?—Bien je ne sais pas quant à cela. Je n'ai aucun doute que ce point a été pris en considération. Projet du chemin par les étendues d'eau.

19304. Par vous?—Oh! ma manière de voir, à moi, a toujours été en faveur d'un chemin de fer continu. Je croyais avantageux d'utiliser ces lacs et ses rivières navigables autant qu'on pourrait s'en servir pendant la construction du chemin de fer.

19305. Mais pas comme partie permanente du chemin?—Pas comme partie permanente de la route, en tant que le chemin de fer est concerné.

19306. Vous rappelez-vous si, dans l'origine, vous avez pris une part active à l'octroi de ce contrat No. 13?—Je vois par le papier que j'ai

*Soumissions—
Contrat No. 12.*

en main [Exhibit No. 36,] que les soumissions furent reçues le ou vers le 1er mars, 1875, et furent ouvertes en présence de M. Braun, M. Rowan et M. Palmer. Je n'ai pas assisté à leur ouverture, mais j'ai fait rapport sur ces soumissions le même jour, le 1er mars, et j'ai fourni au ministre un état qui s'y rapportait. Il y en avait trente-sept en tout, et on y donne ici les huit plus basses. Vais-je les lire ?

19307. Non, pas toutes ; lisez les deux ou trois premières ?—Les plus basses étaient celles de : E. A. Charters & Cie., \$363,420 ; G. W. Taylor, \$397,520 ; Sifton & Ward, \$406,194 ; J. Wardrop, \$410,025 ; Steacy & Steacy, \$414,160 ; et le reste.

19308. Vous rappelez-vous s'il y a eu un changement marqué dans la nature de ces travaux, peu de temps après que le contrat fut accordé ? —Le parcours a été changé, comme je l'ai déjà dit, passé un certain point,—passé Sunshine Creek.

Explique pourquoi il a écrit de passer par-dessus Charters & Cie., si Smith n'avait pas eu de nouvelles d'eux.

19309. Il y a une courte lettre annexée à la soumission de Charters & Cie., pour cette section, dans laquelle vous suggérez qu'on devrait passer par dessus leur soumission, si M. Smith n'avait pas reçu de nouvelles d'eux ; voulez-vous examiner cette lettre et expliquer les raisons qui vous firent prendre part à ce contrat, et qu'elle en était l'objet ?—Je ne puis que conjecturer ce qu'elle signifie. Je crois probable que le ministre était alors très occupé, le parlement était en session, en mars, 1875, et le secrétaire peut m'avoir informé que Charters, le plus bas soumissionnaire, n'avait pas accepté le contrat, et m'avoir demandé ce qu'il devait faire. En toute probabilité, je m'offris de demander au ministre s'il pouvait passer à la soumission suivante. Il se peut que je sois allé voir le ministre, occupé alors à d'autres affaires à la Chambre ou au Conseil Privé, et que n'ayant pas été capable de le voir, je lui aie envoyé ce mémoire.

19310. Si je comprends bien, vous n'avez pas l'habitude, comme Ingénieur en chef, de prendre aucune part dans l'octroi des contrats ?—Cela se faisait quelquefois, mais pas d'ordinaire.

19311. Alors cette lettre ne rappelle pas à votre mémoire que vous aviez pris part à aucune transaction de nature à faire obtenir le contrat à un soumissionnaire de préférence à un autre ?—Non.

CONSTRUCTION DE
CHEMIN DE FER.

Pen-ç, que l'entre-preneur n'avait fait que peut ou point d'ouvrage entre Sunshine Creek et Shebandowan; à la date du changement de parcours.

19312. Vous rappelez-vous si jamais vous avez eu occasion de constater le montant de la perte encourue par le changement de route depuis Sunshine Creek au nord-ouest, au lieu de poursuivre le parcours vers Shebandowan — c'est-à-dire la dépense qu'occasionna l'intention qu'on avait d'abord de se rendre à Shebandowan, et le fait d'avoir donné à contrat une partie de la ligne dont on ne s'est pas servi, par suite du changement ?—Si telle perte a eu lieu, il en a été fait rapport. Mon impression est que les entrepreneurs avaient fait peu ou point d'ouvrage entre Sunshine Creek et Shebandowan, à la date à laquelle le changement a eu lieu, et qu'on leur demanda par lettre s'ils seraient disposés ou non à continuer les travaux sur la nouvelle ligne. Je me rappelle ceci : que les entrepreneurs préférèrent abandonner la nouvelle partie de la ligne, et diminuer leur contrat de quelques quinze milles.

19313. Suivant vos souvenirs, ils avaient le choix de continuer, sur le nouveau parcours choisi, le même nombre de milles qu'ils abandonnaient sur le parcours, en premier lieu projeté ?—Je puis me tromper

*Construction du chemin de fer—
Contrats Nos. 13, 14
et 15.*

en ceci : mais je pense qu'il était pourvu dans le contrat à un changement de parcours, parce que tout probablement, quand il a été passé, on a pensé qu'il serait possible que la nécessité se présenterait de changer la ligne.

19314. Je pense que ce contrat est le premier d'une série de contrats —13, 14, 15 et 25—qui furent accordés d'après des estimations de quantités qui se sont trouvées n'être pas très-exactes?—Oui; celui-ci est le premier contrat pour nivellement passé, après l'embranchement de Pembina.

19315. Je crois que sur toutes ces sections que je viens de mentionner, les quantités mentionnées dans les spécifications d'après lesquelles on demandait des soumissions, se sont trouvées n'être pas très exactes?—Oui; il s'est trouvé que les quantités de travaux qu'on a payés, sur les sections 14, 15 et 25, je crois, excédaient les estimations primitives. J'ai fait là-dessus un rapport que j'ai envoyé chercher. J'ai donné ma sérieuse attention à toute cette question d'excédant de quantités, et j'ai conseillé au ministre de permettre qu'on fit un nouveau mesurage des travaux. Un nouveau mesurage des travaux eut lieu—un mesurage de vérification—et il en a été fait rapport.

Quantités inexactes.

Nouveau mesurage fait.

19316. En êtes-vous à parler de la section 13 particulièrement?—Je parle des différentes sections que vous avez mentionnées. Mon rapport est daté du 19 mai 1880, et il y en a un autre de la même date. Ces rapports donneront toutes les informations que je possède. Il y a trois rapports datés du 19 mai, suivant mon cahier de lettres. L'un a rapport à la section 14, un autre aux sections 14 et 25, et un autre à la section 25.

19317. Ces rapports embrassent-ils les sections 13 et 15?—Ils s'appliquent tous à la question d'excédant dans les quantités.

19318. Mais pas particulièrement sur les sections 13 et 15?—Il y en a un autre quelque part ailleurs. Je n'ai jamais compris que l'excédant fût considérable sur la section 13, et l'affaire fut réglée en 1878, de sorte qu'il n'y avait rien à gagner à l'ouvrir de nouveau. On avait fait, je crois, les derniers paiements à l'entrepreneur. Je me trompe probablement en supposant qu'il existe un autre rapport à propos de la section 13. Je vois par un autre document que j'ai en mains une déclaration à cet effet : Dans le cas de la section 15, l'auteur du présent mémoire n'a pas été appelé à prendre aucune action, attendu que les travaux avaient été achevés, le contrat terminé et l'argent payé avant son retour au Canada.

19319. Le contrat suivant par ordre est le No. 14, qui, je le vois, s'applique aux travaux à l'est de Selkirk?—Le No. 14 s'étend de Selkirk au lac Traverse, une distance de soixante-dix-sept milles. Sifton & Ward en étaient les entrepreneurs.

*TRACÉ DU CHEMIN DE FER—
CONTRAT No. 14.
Sifton & Ward, entrepreneurs.*

19320. Voulez-vous expliquer en peu de mots, comme vous l'avez fait pour la section 13, la raison qui a déterminé le choix de cette localité ou parcours particulier?—La traverse de la rivière Rouge fut choisie pour les raisons données dans mon dernier rapport pour 1880, page 204. Nous voulions avoir la ligne la plus acceptable entre ce point de traverse et le Portage du Rat à l'embouchure du lac des Bois, et toutes les tentatives ont été faites pour l'obtenir, et au meilleur de ma connaissance, la ligne est maintenant construite sur le parcours le plus acceptable.

Traverse de la Rivière Rouge.

Tracé du chemin de
fer—

Contrat No. 14.

Traverse à Selkirk.

L'emplacement de la traverse a été choisi surtout parce que les inondations endommageraient la traverse plus haut.

Le Fort de pierre praticable, mais pas à aussi bon marché que Selkirk.

Considération qui a contrôlé le tracé de la traverse de la rivière.

19321. Le choix de Selkirk comme point de traverse de la ligne principale a-t-il été fait, suivant vous, d'après des raisons de génie civil, ou avez-vous été contrôlé en aucune façon par des considérations d'un caractère politique?—Le choix n'a pas été fait, que je sache; d'après des raisons politiques; il fut recommandé pour les raisons énumérées dans le rapport dont j'ai parlé.

19322. Vos raisons, autant que vous vous rappelez sans consulter le rapport, s'appuyaient-elles sur l'idée que vous aviez que les inondations endommageraient la traverse en montant la rivière?—Oui, surtout jusqu'à un certain point.

19323. Une traverse au Fort de pierre, ou dans les environs, eût-elle été sujette à l'objection que vous faites à la traverse à Winnipeg?—On pouvait faire une traverse au Fort de pierre, mais pas à aussi bon marché que je sache. Je ne sache pas qu'elle eût été meilleure en aucune façon et elle n'eût pas servi aussi bien l'intérêt public.

19324. Qu'à Selkirk?—Qu'à Selkirk.

19325. Alors le choix de Selkirk, de préférence à quelque autre point sud aussi loin que le Fort de pierre, a été dû, à tout événement, à d'autres raisons que les inondations?—Il y a diverses raisons données dans le rapport dont j'ai parlé. La principale raison est celle que vous avez mentionnée, le pays dans les environs de Winnipeg était plus sujet aux inondations que le Fort de pierre. Vous me permettrez de lire un ou deux paragraphes à la page 271, qui vous donneront la réponse que vous désirez :

Là où le chemin de fer se raccordera convenablement à l'eau profonde de la rivière, ce point deviendra pratiquement la tête de la navigation du lac Winnipeg. Avec le temps, une ville pleine d'activité surgira, et les terrains compris dans le site de la ville acquerront une valeur qu'ils n'avaient jamais eu auparavant. Au nord de la Pointe au sucre, dans la localité désignée sous le nom de Selkirk, se trouve un lot de terre de plus de 1,000 acres non concédé et sous le contrôle du gouvernement, c'est probablement le seul lot de terre sur tout le parcours de la Rivière Rouge qui n'ait pas passé aux mains de quelque particulier ou qui ne soit pas en la possession de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

« Ce lot de terre considérable aboutit à la rivière où l'on peut construire un pont avec le moins de danger pour sa construction en temps d'inondation, et où il ne saurait être question de dommages, dans aucune circonstance. Près de la rivière, il y a une anse naturelle à eau profonde qu'on peut atteindre facilement par un court embranchement partant de la ligne principale du chemin de fer; le long de cette anse, et entre elle et la rivière, la terre est admirablement propre à former un vaste terrain d'empilement; les vaisseaux stationnant dans l'anse ne sont en aucune façon exposés aux dommages par les inondations, à preuve de quoi on peut mentionner le fait que la Compagnie de la Baie d'Hudson s'en est servi pendant des années dans le passé comme place d'hivernement. Elle n'a ni terres, ni bâtiments, ni autres propriétés ici, mais elle n'a trouvé aucune sûreté en pleine rivière près de son établissement au Fort de pierre et en ce moment le steamer *Colville* et un autre vaisseau, tout ce que la compagnie a de vaisseaux dans ces lieux, sont amarrés pour l'hiver dans l'anse, qui échouera le lot de terre du gouvernement. De sorte qu'on ne peut mettre en question l'acceptabilité de ce point pour les fins d'hivernement des vaisseaux, aussi bien que pour les fins de la navigation en été.

« Pour conclure, on me permettra de dire que ces diverses considérations, dans mon opinion, contrôlent la localisation du chemin de fer, et guidé par les faits que j'ai essayé de vous exposer, je ne puis recommander

*Tracé du chemin de
fer—
Séniérol No. 14.*

au gouvernement de prendre sur lui la responsabilité de construire un pont sur la rivière Rouge à aucun point où la construction proposée serait sérieusement en péril, où l'on peut s'attendre à une interruption prolongée du trafic advenant un désastre, de l'imminence duquel personne ne peut juger. Je suis fortement d'opinion que le chemin de fer devrait traverser la rivière quelque part entre la Pointe au sucre et l'église St. Pierre, et les circonstances que j'ai rapportées en peu de mots indiquent qu'on devait choisir, comme point de traverse, le lot de terre du gouvernement à Selkirk."

Dans une autre lettre que j'ai écrite, en date du 10 février, en réponse à un document transmis par le commissaire de la compagnie de la Baie d'Hudson, et imprimé à la page 279 du rapport pour 1880, je trouve quelque chose qui se rapporte à cette même question que vous cherchez en ce moment à élucider. Cette lettre a rapport à la difficulté de construire un pont au Fort de pierre et à l'existence d'un lot de terres publiques à Selkirk. Je cite :

"On dit que le Fort de pierre n'a jamais été submergé. Cela est conforme à l'information que j'ai déjà soumise. Un témoin cité par M. Balsillie (de la traverse au Fort de pierre) (M. McDermott) certifie que l'eau s'est élevée une fois à quelques pieds du sommet des rives. De là, il est évident qu'aux grandes inondations l'eau s'élève à plus de trente pieds. Cela indique suffisamment la difficulté qu'il y aurait à construire des piles qui auraient à soutenir la force de ce courant grossi; et étant données les causes et les conséquences de l'inondation, il serait hors de question, dans mon opinion, de placer des obstructions au débouché déjà trop resserré. Je n'ai aucun doute quant au choix de l'emplacement du pont du chemin de fer du Pacifique, et les documents maintenant soumis ne font que confirmer ma manière de voir; mais, pour les besoins de l'argumentation, si nous supposons qu'il existe au Fort de pierre un emplacement sous tous rapports aussi bon qu'à Selkirk, il y a d'autres circonstances dont le gouvernement reconnaîtra l'importance. A Selkirk, il y a un lot de terres considérables (plus de 1,500 acres) appartenant à la couronne. Dans mon rapport du 8 décembre, j'ai dit que sa superficie est de plus de 1,000 acres, mais en réalité, elle est de plus de 1,500 acres. Ce lot est admirablement propre à l'emplacement d'une ville, et il augmenterait de beaucoup de valeur, si le pont y est localisé dans ses limites; au Fort de pierre, le gouvernement ne possède pas, sous son contrôle, à l'heure qu'il est, un seul acre de terre, et tout le bénéfice qui reviendrait aux propriétaires par suite de l'établissement d'un pont à cet endroit irait à des individus, et surtout à la Compagnie de la Baie d'Hudson, qui y possède 1,750 acres."

18326. Pensez-vous que votre opinion sur ce point, en ce qui regarde la localité de la traverse, eût été la même, si le gouvernement n'avait possédé des terres dans le voisinage de la traverse?—Je crois que l'existence du lot de terres y entrerait pour quelque chose. Dans les citations que je viens de lire, je disais qu'on pouvait effectuer une traverse en dedans de certaines limites—entre la Pointe au sucre et l'église St-Pierre—à quelle distance l'un de l'autre, je ne suis pas prêt à la dire dans le moment, à une distance de quelques milles, mais le lot de terre du gouvernement se trouve entre ces limites.

19327. Dois-je comprendre que vous auriez trouvé ces raisons convaincantes, n'eût été le fait que le gouvernement possédait les terres?—Quant au mérite respectif des points au sud du Fort de pierre—à Winnipeg, par exemple—oui, je les aurais trouvées convaincantes.

19328. Mais, en comparant le Fort de pierre à Selkirk, supposez, par exemple, que les propriétaires de terre près du Fort de pierre eussent fait une concession de terres au gouvernement, est-ce que cela aurait

S'il y eut eu une concession de terres au gouvernement au Fort de pierre, cela aurait modifié son opinion.

Tracé et Construc-
tion—
Contrat No. 11.

changé votre manière de voir?—J'y aurais vu une raison de modifier ma manière de voir. J'aurais demandé du temps pour réfléchir. Si le gouvernement avait possédé un lot de terre considérable au Fort de pierre, cela aurait changé de beaucoup les circonstances.

19329. On pouvait acheter un lot de terre à quelque autre endroit?—Si on eut pu l'acheter à un prix raisonnable, mais même alors, cela ne faisait pas l'affaire d'avoir des piles considérables dans la rivière; il aurait fallu une arche.

19330. Je veux avoir votre opinion sur la question indépendamment du fait que le gouvernement possédait des terres, parce que cela ne me paraît pas être un obstacle insurmontable. S'il était désirable que le gouvernement eût la propriété d'un lot de terres considérables, il pouvait être à propos de l'acheter. Je veux savoir jusqu'à quel point votre opinion se basait sur ce fait de propriété des terres, si c'était là pour vous un point essentiel de la question?—C'était un point de la question, assurément.

PRÉTENDUE IN-
FLUENCE INDUE.

Le témoin n'avait
d'intérêt dans aucune
terre près du point de
traverse choisi.

19331. En parlant de terres, je puis aussi bien vous demander maintenant—parce que nous l'avons demandé à d'autres personnes—si vous avez lieu de croire que quelque personne à l'emploi du département, ou à votre service, possédait quelques terres dans le voisinage, ou que cela ait eu quelque influence dans le choix du point de traverse?—Je puis parler pour moi-même. Je ne suis intéressé dans aucune terre, si ce n'est au Fort de pierre. Je suis propriétaire de quelques actions de la compagnie de la Baie d'Hudson, et si j'ai un intérêt quelque part, ce serait celui d'augmenter la valeur des terres au Fort de pierre.

19332. Au meilleur de votre connaissance, y avait-il quelques personnes à votre emploi, qui étaient intéressées dans le choix d'une localité?—Je n'hésite pas à dire que je n'en connais aucune; je ne sais pas présentement qui possède les terres voisines du lot de 1,000 acres.

19333. Savez-vous si la crique appelée Tait's Creek est un tributaire de la Rivière Rouge?—Je le sais; c'est un petit cours d'eau qui se décharge dans la Rivière Rouge.

19334. Près de quel point?—C'est en amont de St-André—un peu au sud de la paroisse St-André.

Nature du pays, au
point de traverse à
Selkirk.

19335. Est-ce près de la traverse proposée à Selkirk?—Oh, non; c'est plus près de Winnipeg que de Selkirk—du moins c'est justement à environ mi-chemin entre Selkirk et Winnipeg.

19336. Ce cours d'eau coule au sud vers le point que vous avez mentionné?—Il coule quelque peu au sud se dirigeant vers la Rivière Rouge, à partir de l'intérieur du pays.

19337. Y a-t-il une partie basse du pays à travers laquelle coule cette crique, quelque part près de la traverse à Selkirk?—Je ne sais pas que les terres y soient particulièrement basses, mais je sais que le trop-plein de Tait's Creek a passé au nord-est de la Rivière Rouge; c'est peut-être de cela que vous voulez parler.

19338. Pas tout-à-fait; cela s'y rattache. Il a été dit que la terre même que traverse la crique, et le voisinage de la crique, sont si bas que le pont devrait s'étendre à une grande distance de la Rivière Rouge, et être construit sur cette terre?—Je ne crois pas cela du tout. Je ne crois

pas que la terre y soit plus que de quelques pieds plus basse que le niveau général de la prairie—deux ou trois ou cinq pieds, juste un léger abaissement.

19339. Mon impression est que M. Rowan a déclaré qu'il y avait environ 1,000 pieds de terres basses qui nécessiteraient la construction d'un pont?—Il se peut qu'il y ait 1,000 pieds sur la longueur, mais le terrain est parfaitement plat. C'est une simple ondulation douce dans la prairie, tel que je le comprends, et tel que le montrent les mesurages.

19340. Y a-t-il de sérieuses difficultés de génie civil pour construire un pont sur n'importe quelle partie de la Rivière Rouge, entre Winnipeg et Selkirk?—Je ne connais aucune difficulté sérieuse de génie civil. C'est une question de dépenses—une simple question de coût.

Aucune difficulté sérieuse, au point de vue du génie civil, ne se présentait, pour construire un pont n'importe où entre Winnipeg et Selkirk.

19341. Eh bien, sur la question du coût, y a-t-il des points particuliers où il serait beaucoup plus coûteux de construire un pont qu'à Selkirk?—Il serait coûteux de traverser la rivière entre le Fort de pierre et Tait's Creek de façon à ne pas refouler le courant qui passe par le Déroit à cet endroit. Il ne serait pas prudent d'ériger des piles dans le chenal. Il faudrait que ce fût un pont d'une seule arche. Je n'ai pas les plans devant moi, mais on peut se les procurer facilement, et les commissaires pourraient juger par eux-mêmes de la difficulté.

19342. Pensez-vous qu'au Fort de pierre, il faudrait que le pont fut d'une seule arche?—Il faudrait qu'il le fût.

Il faudrait que le pont à Stone Fort fut d'une seule arche.

19343. L'eau s'élève si haut qu'il faut des piles élevées?—L'eau s'élève si haut que, suivant M. McDermott—peut être l'un des plus vieux colons de l'endroit et qui vit encore—elle s'est élevée à quelques pieds seulement de la hauteur de la rive, et qu'à l'eau haute il y a un courant grossi qui coule avec la vitesse d'un coursier de moulin.

19344. Je crois que vous mentionnez dans le rapport qu'avec cette hauteur de l'eau, il faudrait probablement des piles d'environ trente pieds?—Non. J'ai dit que si M. McDermott a raison (et je n'en doute nullement) l'eau s'élève à environ trente pieds. Le débordement s'élève à trente pieds au-dessus du courant naturel.

19345. Vous rappelez-vous quelle serait la longueur de l'arche si le pont était construit sous cette forme à travers la rivière à au Fort de pierre? Je ne m'en souviens pas même à 100 pieds près—400 ou 500 pieds je pense. Elle est probablement donnée ici dans mon rapport: Je ne puis pas en trouver l'endroit, mais on peut envoyer chercher les documents. Nous avons des profils de chaque partie de la rivière.

L'arche aurait de 400 à 500 pieds.

19346. Pensez-vous que vous auriez choisi Selkirk s'il avait été compris que le chemin passerait au sud du Lac Manitoba, ou lieu de passer au nord par le Déroit, comme vous le vouliez?—Je crois que oui.

19347. Cela n'aurait fait aucune différence dans le choix de la traverse?—Non, pas avec les informations qui me furent fournies.

19348. Je ne sais si vous en faites mention dans votre rapport, mais peut-être pourriez-vous dire si le fait que la rivière était navigable depuis le Lac Winnipeg jusqu'au point de traverse, a fait que dans votre opinion il était plus avantageux d'avoir la traverse à ce point?—J'ai lu quelque chose se rapportant à cela, mais je n'ai pas tout lu ce qui s'y rapporte.

Tracé et Construction—
Contrat No. 14.

La rivière est de fait navigable plus haut que Selkirk : elle est navigable jusqu'au Fort de pierre, mais la navigation n'y est pas facile. La rivière fait beaucoup de courbes, et il n'y a pas de terrain plat sur le bord de la rivière pour y construire des magasins, y empiler le bois, et toute autre sorte de fret.

Programme ayant pour objet de se servir des étendues d'eau.

19349. Vous rappelez-vous si, alors qu'on crut pouvoir utiliser les étendues d'eau, les ingénieurs du département concernant les affaires de chemins de fer espéraient pouvoir obtenir une navigation tout le long jusqu'à Winnipeg—par la rivière Winnipeg, par exemple?—Je n'ai jamais entendu dire qu'on ait eu cet espoir. La rivière Winnipeg n'est pas navigable.

La navigation directe jusqu'à Winnipeg, par la rivière Winnipeg n'a jamais fait partie du projet d'utiliser les étendues d'eau.

19350. Cela n'a jamais fait partie du projet en aucun temps?—Je ne pense pas que cela ait jamais fait partie d'aucun projet. Les travaux d'écluses auraient été si considérables que personne n'a jamais, je crois, nourri sérieusement l'idée d'un tel projet. Je sais que ma manière de voir en ce qui regarde le point de traverse de la Rivière Rouge, contrarie certaines personnes qui vivent sur certains points de Manitoba, et j'en suis fâché. Je ne pouvais faire autrement. Je sais aussi que ces personnes n'ont aucune confiance dans ce que je dis, autrement elles ne feraient pas les dépenses qu'elles font pour des constructions, etc., à Winnipeg. Elles paraissent croire que je suis tout-à-fait dans le tort, mais agissant dans l'intérêt du public, je ne pouvais suivre d'autre ligne de conduite.

19351. Au lieu de cette localisation de la ligne qu'embrasse le contrat 14, on a parlé d'autres lignes dans les témoignages rendus devant la commission ; savez-vous s'il y avait quelque autre ligne depuis le Portage du Fort en gagnant le sud?—Oui.

19352. Qu'on pouvait utiliser?—Différentes lignes ont été tirées à travers ce pays, avant que nous nous soyons arrêtés à celle qui me paraissait être la meilleure—des lignes au nord et des lignes au sud de celle maintenant en construction.

La ligne au sud suggérée par Carre fut comparée à la ligne actuelle, et l'on trouva qu'il y avait moins de pays accidenté, mais que les quantités étaient plus grandes, ainsi que la distance totale.

19353. Il y a une ligne dont a parlé M. Carre, s'avancant à l'ouest en partant du Portage du Rat, suivant la section 15 sur une courte distance, par la route maintenant adoptée, puis s'écartant vers le sud, par laquelle on pouvait éviter une bonne partie du pays accidenté à l'extrémité ouest de la section 15 et à l'est de la section 14, et on pouvait atteindre beaucoup plus vite la rase campagne, que par la ligne qu'on suit maintenant ; voulez-vous dire si vous avez pris cette ligne en considération?—Oui, je l'ai examinée avec beaucoup de soin. On compara le coût de cette ligne avec celui de la ligne maintenant en construction, et l'on constata que bien que les pays accidentés fût moins considérable par la ligne sud que par celle maintenant en construction, les quantités étaient plus grandes, et dans tous les cas, ajoutées à l'augmentation de la distance totale, il n'y avait pas économie, mais plutôt perte à adopter cette route. Voilà ce dont je me souviens.

19354. Je crois qu'il dit dans son témoignage que pour trente-sept milles de la route actuelle, on pouvait en construire quarante-un ou quarante-deux de cette ligne, en épargnant \$250,000 ; et je crois qu'il donne à entendre qu'il a fourni à votre département des profils et quantités indiquant ce résultat?—Tout ce que je puis dire, c'est que ce

n'est qu'après avoir examiné avec soin les informations fournies par M. Carre et qui n'avaient été passées, non pas sur un parcours de trente-sept milles ou de quarante-deux milles, ou sur une section limitée de chaque ligne, mais sur toute la distance depuis le Portage du Rat à Selkirk, que je me suis convaincu que l'autre ligne était la meilleure et la plus économique. Les chiffres pouvaient n'être pas exacts, mais je les ai considérés comme exacts et j'ai agi en conséquence.

19355. Vous rappelez-vous que M. Carre ait fait un rapport sur la ligne dont je parle, et que vous ayez pris ce rapport en considération?—Oui.

19356. Et pensez-vous que ce rapport a été pris en considération avant qu'on arrêtât la localisation actuelle de la section 14?—Il fut pris en considération pendant que la section 14 était donnée à l'entreprise, mais avant que les travaux fussent très avancés. On avait commencé les travaux à l'extrémité de Selkirk et les entrepreneurs poussaient les travaux dans une direction est, et quelque route qu'on eût adoptée entre le point où ils travaillaient et le Portage du Rat, cela leur faisait bien peu de différence.

Quand Carre fit son rapport, la somme de travaux accomplis n'était pas assez considérable pour que cela fut une considération contre la proposition de Carre, si celle-ci avait été d'ailleurs avantageuse.

19357. Le fait que les travaux étaient avancés jusqu'à un certain point sur ce qui était alors la section 14 n'a pas influencé votre détermination, quant à l'avantage qu'il y avait de s'en tenir à la ligne nord?—Pas à un haut point; il est bien possible que les entrepreneurs eussent fait certains travaux, mais ces derniers n'étaient pas considérables. Je ne saurais parler positivement sans voir les documents.

19358. Pouvez-vous dire si, en aucun temps, vos raisons pour choisir la route nord de préférence à cette route sud ont été mises par écrit?—Je crois qu'un mémoire fut préparé dans le temps et soumis au ministre, montrant les différents calculs sur le coût des différentes routes.

19359. Avez-vous su qu'il s'était élevé beaucoup de discussion au sujet de la propos de choisir la rive nord, de préférence à la rive sud?—J'en ai été instruit, j'ai entendu cette discussion dans les chambres du Sénat et des Communes, et je l'ai encore présente à la mémoire.

19360. Avez-vous conservé l'opinion que vous avez exprimée dans ce mémoire, établissant que la route nord était plus économique que celle du sud?—Je n'ai jamais eu de raison pour changer mon opinion. Je ne connais d'autre motif pour l'adoption de la route nord que les avantages qu'elle présentait au point de vue du génie civil.

19361. Si je comprends bien, vous dites en substance qu'au point de vue du génie, le choix de cette route était le meilleur?—C'était un choix judicieux.

Malgré la grande différence d'opinion qu'il sait exister, il maintient que le choix de la route était judicieux.

19362. Maintenant, quant à la propos de la donner à l'entreprise au moment où elle l'a été, dites-nous que les renseignements recueillis par le bureau des ingénieurs étaient suffisants pour lui permettre de demander des soumissions et d'accepter l'offre la plus avantageuse?—Je crois qu'ils étaient suffisants pour cela. Nous n'avions pas toutes les informations que nous désirions, mais elles étaient suffisantes, toutefois, pour nous permettre d'adjuger ainsi les contrats.

19363. Je sais par le témoignage que vous avez rendu devant un des comités, que vous ne considérez pas qu'il soit nécessaire d'avoir le compte très-exact des quantités avant de demander les soumissions?—Il est toujours désirable d'avoir des informations exactes.

Construction du chemin de fer—
Contrat No. 14.

Il est désirable d'avoir des quantités exactes avant d'exécuter les travaux, mais la chose n'est pas essentielle.

19364. Mais ce n'est pas toujours nécessaire?—Ce n'est pas toujours nécessaire.

19365. Pourquoi serait-ce désirable?—Désirable afin de ne pas être exposé à des désappointements dans la suite. Il s'est présenté des cas où les quantités estimées ont été considérablement dépassées dans l'exécution; c'est là une cause de désappointement et de mécontentement. Les entrepreneurs se trouvaient, jusqu'à un certain point, désappointés. Si nous nous trompons en calculant les quantités plus élevées que celles que comporte l'exécution, l'entrepreneur peut dire qu'il s'attendait à retirer plus de profit de son travail et établir une réclamation pour le profit qu'il n'a pas réalisé sur le travail non exécuté. Pour ces raisons, il est désirable d'avoir les quantités aussi exactes que possible, mais lorsque les intérêts du pays demandent que le travail soit commencé avant qu'il ait été possible d'avoir les informations requises, il est convenable de l'entreprendre.

19366. Supposant qu'il y eut seulement des raisons financières, est-il essentiel d'obtenir les quantités avec exactitude?—C'est désirable, mais non pas essentiel. Si nous avons attendu jusqu'au moment où il nous aurait été possible d'avoir les quantités exactes et précises sur toute la ligne, de Selkirk à Fort William, je doute que les travaux aient pu être commencés aujourd'hui ou bien avant l'année courante. Chaque année, même après que nous avons adjugé les contrats et que le travail est à moitié terminé ou bien avancé, nous faisons les changements qui sont désirables—des changements qui changent les quantités, des améliorations à la ligne, à mesure que nous recueillons des informations, à mesure que le pays se découvre et que nous obtenons de nouvelles informations.

Quelques explorations ont été faites en hiver, alors qu'on ne peut pas s'assurer de la nature du terrain, dont une partie s'est trouvée être formée de muskegs.

19367. Pensez-vous qu'on s'est assuré des quantités avec autant de soin que les circonstances le permettaient alors, avant de demander ces soumissions?—Il m'est difficile de le dire. Mon souvenir ne s'étend pas assez loin pour me rappeler si les explorations ont été faites en hiver ou en été. Je crois que quelques-unes des explorations ont été faites en hiver, alors qu'il était impossible de se rendre compte de la nature du terrain, de savoir s'il était formé de muskegs ou, comme dans certains cas, recouvert d'eau. Si le terrain s'était trouvé être de ce caractère perfide, le coût des travaux aurait été considérablement modifié. Sur cette section même—section 14—il se rencontrait une étendue considérable de muskegs. Si l'exploration est faite en hiver, on a beaucoup de peine à s'assurer de l'étendue des muskegs, à moins de s'en assurer en perforant la couche de glace, ce qui est un procédé coûteux.

19368. A part le désappointement des entrepreneurs ou de ceux qui possèdent des propriétés, est-ce que l'inexactitude des quantités fournies aux entrepreneurs n'affecte pas quelquefois le coût total du travail, principalement lorsque les offres ne sont pas compatibles avec les prix?—La chose peut se présenter dans certains cas spéciaux, mais en général, que les quantités soient exactes ou non, cela ne peut faire beaucoup de différence.

19369. Pensez-vous que cela ferait beaucoup de différence, lors même qu'elles ne seraient pas approximativement exactes—dans le cas où elles seraient tout à fait extravagantes?—J'entends parler de quantités qui ne sont pas, comme vous le dites, extravagantes.

Construction du chemin de fer—
Contrat No. 14.

19370. Approximativement exactes?—Si vous voulez bien me le permettre, je vous donnerai un exemple. Examinez n'importe lequel des cas de ce genre qui ont pu se présenter dans les contrats adjugés sur le chemin de fer du Pacifique, je n'ai pas vu qu'une seule fois se soient présentés les résultats que vous craigniez.

19371. Ne pensez-vous pas, par exemple, que cela pourrait altérer le rang des soumissions?—Non, pas d'une manière appréciable. L'essai a été fait sur chaque contrat adjugé sur la ligne du chemin de fer du Pacifique et l'on a constaté qu'il n'avait pas été commis d'erreur considérable.

19372. Je crois que l'entrepreneur de la section 14 s'est plaint que l'extrémité occidentale de la route n'avait pas été localisée de manière à lui permettre de commencer les travaux en temps voulu, et qu'il a été obligé de transporter ses matériaux sur un espace de cinq milles ou environ, dans le but de pouvoir poursuivre la construction de la ligne plus loin à l'est?—Probablement il a pu y avoir quelque peu de délai, mais je constate qu'une fois un contrat achevé les entrepreneurs exagèrent ces difficultés autant qu'ils le peuvent.

19373. Vous souvenez-vous que cette ligne n'était pas prête près de la Rivière Rouge?—Je ne dis pas qu'elle le fût. Mes souvenirs ne sont pas très précis à ce sujet.

19374. Avez-vous pris une part active dans le règlement des comptes relatifs à ce contrat?—Je m'en suis occupé. Je me suis efforcé de découvrir pourquoi il y avait une si grande différence entre les quantités désignées comme ayant été exécutées et les premières estimations—les quantités approximatives d'après lesquelles le contrat avait été adjugé.

19375. Savez-vous qu'à part la différence dans les quantités ordinaires sur le parcours de la ligne, l'entrepreneur fait une réclamation considérable pour l'achèvement du travail à l'extrémité est, exécuté par M. Whitehead, qu'il réclame un montant considérable au-delà du prix de M. Whitehead?—Oui, j'ai entendu parler de cette réclamation.

Sifton, Ward & Cie font une réclamation sur le travail exécuté par M. Whitehead.

19376. Vous a-t-on signalé cette réclamation pour que vous preniez part à son règlement?—J'ai fait un rapport à ce sujet. Je préfère consulter le rapport que de me fier à ma mémoire. Le rapport porte la date du 28 février 1879; il traite de chaque sujet en particulier. Il comprend une liste des réclamations présentées par Sifton, Ward & Cie; j'ai recommandé le paiement de quelques-uns, mais j'ai réglé la majeure partie d'entre-elles comme étant inadmissibles.

19377. Quant au contrat suivant, le No. 15, pouvez-vous dire d'une manière générale le genre d'informations que vous avez obtenues avant de demander des soumissions; c'était un peu après l'adjudication de la section 14?—Nous avons fait différentes explorations à travers cette section du pays et nous avons fixé le tracé que nous considérions comme étant le meilleur pour le chemin de fer; nous avons fait un arpentage de localisation, de la ligne, avec des sections transversales, si ma mémoire ne me trahit pas. Je crois que tout cela a été exécuté avant la publication des avis demandant des soumissions.

CONTRAT No. 15.

19378. Pensez-vous que ses sections transversales aient été tracées avant la publication des avis?—Je le pense.

Sections transversales tracées avant les avis.
(Voir question 19395)

Construction du chemin de fer
Central, No. 15.

19379. Voulez-vous dire que les quantités obtenues en traçant des sections transversales ont servi à l'information des soumissionnaires?— Dans ce cas en particulier, je le pense.

19380. Si ma mémoire ne me trompe pas, on a tracé des sections transversales, mais les résultats de l'opération n'ont jamais été connus. Les calculs n'avaient-ils pas été faits?—C'est probablement le cas. Je sais que l'on a consacré un temps considérable à l'arpentage de localisation, et les instructions que j'avais données aux personnes chargées de faire de l'arpentage de localisation, comportaient le tracé de fréquentes sections transversales.

Il pense que les sections transversales ont été tracées une couple d'années avant que les soumissions aient été demandées.

19381. La nature de cette région exigeait des sections transversales pour obtenir les quantités exactes ou même approximatives? Je crois que ces sections transversales doivent avoir été tracées une couple d'années avant que des soumissions aient été demandées.

19382. La ligne centrale n'aurait pas donné des informations suffisantes au sujet des quantités; pour permettre de demander des soumissions?—Les sections transversales étaient tracées précisément dans le but de s'assurer la meilleure localisation.

19383. Ce que je veux dire c'est que cette région était de telle nature qu'il aurait fallu quelque chose de plus qu'une ligne centrale pour s'assurer des quantités, même d'une façon approximative?—Oui.

19384. Dans un pays plat, ce n'est pas essentiel, la ligne centrale peut donner des informations suffisamment exactes?—Oui; mais dans une région de ce genre, il faut recourir à d'autres moyens pour s'assurer des quantités approximatives. Les sections transversales ne sont pas tracées seulement dans ce but, mais aussi pour assurer un tracé définitif convenable. Les changements d'une colline à une autre étaient si fréquents que nous ne pourrions sans cela fixer une localisation.

19385. Mais, indépendamment de cette question, ne serait-il pas nécessaire, dans le but de s'assurer des quantités, de tracer des sections transversales?—Ce n'est pas nécessaire parce que nous avons adjugé des contrats avant de les tracer, mais elles étaient plus nécessaires dans cette région que dans toute autre partie du pays où nous avons accordé des contrats.

Il était impossible, dans une région telle que celle-ci, de donner des quantités approximatives sans tracer de sections transversales.

19386. Dans une région aussi accidentée que celle-ci, pourriez-vous donner des quantités approximatives, sans le secours des résultats des sections transversales?—Nous ne le pouvions pas.

19387. Alors si les résultats des sections transversales n'étaient pas obtenus avant les demandes de soumissions, les informations n'étaient pas suffisantes pour fournir les quantités approximatives?—Je ne dis pas qu'ils n'étaient pas connus.

19388. Mais s'ils n'étaient pas connus?—Ils doivent avoir été connus.

19389. Mais s'ils n'étaient pas connus?—S'ils n'étaient pas connus, les quantités ne pouvaient être très-exactes.

19390. Étaient-elles suffisamment exactes pour permettre de demander des soumissions basées sur ces quantités?—Elles pouvaient être approximativement exactes; ce calcul ne pouvait être qu'approximatif.

Construction du chemin de fer—
Contrat No. 18.

19391. En réalité, je crois que vous n'ignorez pas, de même que les autres personnes qui se sont occupées de la question, que les quantités se sont trouvées à différer beaucoup des dévis et spécifications des travaux fournis aux entrepreneurs?—Oui, il en a été ainsi en réalité. Il y a eu en réalité une grande différence entre les quantités et les dévis.

19392. Comment expliquez-vous cette différence?—Elle se trouve expliquée dans quelques-uns de mes rapports; je crois les avoir cités déjà aujourd'hui—ceux du 19 mai. J'ai fait un rapport spécial sur cette question même vers le temps où j'ai fait des investigations à ce sujet. Je n'ai pas la moindre idée de ce qu'il peut renfermer, mais je serais heureux d'en faire la lecture. Il porte la date du 16 mai 1879, et est conçu en ces termes :—[Le témoin lut le rapport.] (Pièce justificative N^o. 326) Voici un rapport sur la question même que vous m'avez posée, au sujet des deux lignes du Portage du Rat à Selkirk.

19393. Quelle en est la date?—Il est daté du 20 mai 1879 et conçu en ces termes :—[Le témoin lut le rapport.] Il en sera produit une copie ainsi que des lettres de M. Rowan et de M. Carre, qui y sont mentionnées. (Pièce justificative No. 327.)

19394. Je suppose que bien des raisons exposées dans ces rapports, au sujet de l'a propos de la ligne nord, seraient inapplicables si vous pensiez pouvoir aller plus au sud que Selkirk pour traverser la Rivière Rouge,—si, par exemple, quelque point entre le Fort de pierre et Winnipeg avait été adopté comme traverse?—Sans doute, les conditions auraient été matériellement changées. Si nous devions aller à Winnipeg, par exemple, au lieu de nous rendre à Selkirk, il aurait été peut-être avantageux de prendre la route sud. Je ne dis pas que l'avantage aurait existé. Dans tous les cas il y aurait eu beaucoup à réfléchir. Si la ligne était allée à Winnipeg au lieu de se rendre à Selkirk, le tracé sud aurait pu être préférable.

19395. Etes-vous encore d'opinion que l'information fournie par les sections transversales était obtenue avant la publication des avis demandant des soumissions?—Il me semble, par la lettre que je viens de lire, que j'ai pu me tromper au sujet du tracé des sections transversales, avant les demandes des soumissions. Probablement ma mémoire est en faute, au sujet du tracé des sections transversales du terrain, avant la réception des soumissions. Le témoin s'est trompé en disant que les sections transversales avaient été tracées avant la demande de soumissions.

19396. Vous rappelez-vous avoir fait quelque rapport particulier ou donné une considération spéciale à la question de combler le Lac Traverse; si un petit détour n'aurait pas été plus avantageux et moins dispendieux?—Oui, j'ai accordé quelque considération à la question. Je puis vous lire à ce sujet quelques paragraphes d'un mémoire que j'ai préparé il y a quelque temps, et que je puis produire si on l'exige. Il est conçu en ces termes :

“ On a prétendu que l'écrivain avait causé une dépense inutile par une localisation mal conçue de la ligne sur la section 15, dans le voisinage du Lac Traverse. Il existe des points, entre le terminus du Lac Supérieur et la région des Prairies, qui gouvernent toute la localisation. La position géographique du Lac des Bois et la frontière internationale désignant Keewatin, à la décharge du lac, comme un de ces points. Selkirk, dans l'opinion de l'écrivain, en est évidemment un autre. Le problème était de réunir ces deux points par la ligne la meilleure et la plus économique. A l'exception d'une faible étendue de prairie ou de terrain peu boisé, la forêt s'étend sur toute l'étendue. Une grande étendue de la surface est rocheuse et tourmentée, traversée par des lacs longs et étroits, dont plusieurs ne peuvent être évités. Le Lac Traverse que l'on Raisons pour le tracé de la ligne dans le voisinage du Lac Traverse.

Construction du chemin de fer—
 Contrat No. 15.

rencontre à environ trente-six milles de Keewatin est un de ceux-là. Cette partie de la région, sur une distance considérable, est excessivement accidentée, et lorsque les explorations ont commencé, elle présentait une solitude presque impénétrable. Il était nécessaire, cependant, d'y faire passer une ligne de chemin de fer; non pas seulement une ligne sur laquelle pourraient passer des trains, quel que fût le coût de l'exploitation, mais une ligne qui pourrait être exploitée à bon marché et admettrait le transport des produits de la ferme sur les marchés de l'est, à des prix aussi bas que possible; résultat qu'on ne pouvait atteindre qu'en limitant les rampes. L'écrivain s'est inspiré de ces principes dès les premiers débuts de l'entreprise. Dans ses rapports qui ont été publiés en janvier 1874, il expose la grande importance de trouver une localisation avec les meilleures rampes possibles dans la direction de l'est. Il attire de nouveau l'attention sur ce point dans son rapport de 1877, et plus tard dans celui de 1879. Des extraits de ces rapports sont annexés. On a eu constamment ce principe en vue et son importance a été généralement admise. Il a été fréquemment discuté dans le cours des six dernières années. L'écrivain ne se souvient pas d'une seule occasion dans laquelle un homme public se soit élevé contre lui ou aucun journal ait fait entendre quelques protestations. Quoiqu'une grande étendue de pays, entre le Lac Supérieur et la Rivière Rouge soit très accidentée, l'élévation générale ne varie pas sur de longues distances. Il n'y a pas de grandes élévations ou dépressions pour gêner la localisation et nécessiter l'adoption de fortes rampes. Le Lac Traverse est probablement le seul endroit sur ces 410 milles où l'on pourrait réaliser une économie digne d'être prise en considération en se départant du principe des rampes légères qu'on a pu appliquer généralement. Dans le voisinage du lac Traverse, on avait exploré un certain nombre de lignes. En dernier lieu le choix se borna à deux lignes, reliant des points communs à l'est et à l'ouest du Lac Traverse, à six milles de distance. La ligne No. 1 traversait le lac à haut niveau et donnait les pentes faciles que l'on désirait, pas une d'elle ne dépassait une ascension de vingt-six pieds au mille, et la plus longue avait environ un mille. La ligne No. 2 traversait le lac à un autre endroit, à niveau plus bas, mais elle nécessitait une ascension continue de deux milles trois quarts et présentait des courbes à court rayon, avec une élévation de quarante-quatre pieds par mille. Le lac, à la traverse No. 1, à une largeur de 600 pieds et de 900 à la traverse No. 2. Sur une étendue de cinq milles à l'est du Lac, le travail est plus difficile sur la ligne No. 2 que sur le No. 1, tandis que vers le lac et sur un espace d'un mille à l'ouest, le travail est considérablement plus difficile sur la ligne No. 1. Bien que le No. 2 aurait, après tout, coûté moins tout d'abord, le No. 2 aurait été en fin de compte beaucoup plus économique. Après mûre considération le No. 1 a été choisi, et c'est sur cette ligne que la construction se poursuit."

Il n'a pas de raison pour modifier son opinion.

19397. Étés-vous toujours d'opinion que la ligne adoptée est, après tout, la meilleure dans l'intérêt public?—Je pense que oui. J'en ai pas de raison pour modifier mon opinion.

CONTRAT No. 16.

18398. Passant au contrat suivant—le No. 16—passé avec la compagnie du chemin de fer du Canada Central, avez-vous pris une part active dans l'exécution de ce contrat, ou est-ce M. Ridout qui s'en est occupé comme ingénieur du gouvernement?—Il en a été question pour la première fois dans un ordre en conseil, en date du 20 novembre. Je me rappelle qu'on m'a transmis un ordre en conseil m'autorisant à agir et que M. Ridout a été nommé pour s'occuper des questions de détail dont il est encore chargé.

19399. Vous revient-il à la mémoire quelque chose de relatif à ce sujet, que vous jugiez désirable d'expliquer?—Au sujet de la section 16?

19400. Oui?—Non, je ne sais rien.

19401. Le contrat suivant dans l'ordre est le contrat 17, accordé à Anderson, Anderson & Cie ; c'était pour le transport des rails dans la Colombie Anglaise?—Je crains de ne pouvoir vous donner aucune explication à ce sujet. L'adjudication de ce contrat n'a pas été faite par mon entremise.

19402. Le contrat suivant est le No. 18, adjugé à la compagnie de transport de la rivière Rouge, vous souvenez-vous d'avoir pris une part active à son exécution?—Je crois avoir eu peu à m'en occuper. SOUMISSIONS --
CONTRAT No. 18.

19403. La première chose dont nous ayons eu connaissance à ce sujet, est une lettre de Fuller & Milne, datée d'Hamilton, en avril 1875, qui vous a été renvoyée pour votre rapport?—Je ne me rappelle pas avoir écrit une lettre, mais c'est indubitablement ma lettre.

19404. Vous rappelez-vous de quelque chose à ce sujet?—Non, rien à part ce qui est mentionné dans cette lettre. Je reconnais que l'écriture est celle de M. Burpe, qui faisait toute ma correspondance.

19405. Il appert de la correspondance que le 21 avril, avant que vous eussiez fait ce rapport sur la soumission de M. Fuller et Milne, le gouvernement avait reçu une soumission subséquente de M. Kittson, l'administrateur général de la Compagnie de transport de la Rivière Rouge, qui dans la suite a obtenu le contrat. Dans cette soumission, il s'engageait à exécuter le travail, mais à un prix un peu plus élevé ; savez-vous comment il se fait que vous ayez dressé un rapport le 5 mai, sur la soumission de Fuller du 16 avril, et qu'aucun rapport n'a été demandé sur l'offre de Kittson en date du 21 avril.—Cela vous rafraîchit-il la mémoire en quelque façon?—Il peut y avoir eu quelque rapport qui n'ait pas été produit. Je ne puis dire s'il y a eu aucun rapport. Il ne peut expliquer
comment il se fait
qu'il avait dressé un
rapport sur l'offre de
Fuller et non sur
celle de Kittson.

19406. Vous rappelez-vous, maintenant que j'ai mentionné ces circonstances, quelque autre chose à ce sujet?—Non. A moins que les documents ne soient placés devant moi, je ne sais rien à ce sujet.

19407. Connaissez-vous quelque raison pour laquelle, à cette époque M. Kittson, ou la compagnie de transport de la Rivière Rouge, aurait pu obtenir le contrat à un prix plus élevé que Fuller & Milne?—Je ne connais aucune raison. Je déclare simplement dans ce rapport que leur prix ne me semble pas déraisonnable, mais j'avertis le département de considérer certaines questions avant de l'accepter.

19408. Vous rappelez-vous de quelque chose de particulier, relative-
ment au contrat avec Moses Chevette?—Je pense que M. Hazlewood, qui était l'ingénieur résidant de ce district, avait instruction de faire les meilleurs arrangements qu'il pourrait au sujet de la construction des maisons des ingénieurs, et c'est là un des arrangements qui ont été faits. CONTRAT No. 20.

18409. Le contrat suivant est le No. 20, passé avec le " Merchants Lake and River Steamship Co. " ; c'était pour le transport des rails et des attaches, du Fort William à Duluth, dans le cours de la saison de 1875?—Je me rappelle que des soumissions ont été demandées pour le transport de ces rails. Autant que je puis me le rappeler, je n'ai pas eu à m'en occuper si ce n'est peut-être pour la préparation de l'annonce demandant les soumissions. Je pense avoir préparé cette annonce et peut-être ai-je écrit un rapport faisant ressortir la nécessité de conclure un arrangement de ce genre.

Transport des rails
 Contrat No. 20.

Ne se souvient pas.

19410. L'origine de la transaction me semble avoir été une offre de Cooper, Fairman & Cie, dans le printemps de 1875, fait pour 5,000 tonnes de rails ou environ. Dans le cours de l'année suivante, le transport d'une quantité semblable semble avoir été accordé à ces personnes, autant que nous avons pu l'apprendre, sans compétition; savez-vous s'il y a eu quelque compétition, ou pourquoi il était nécessaire d'accorder le contrat de cette manière?—Je ne me rappelle rien à ce sujet.

CONTRAT No. 21.

19411. Est-il quelque chose de particulier, relativement au contrat No. 21, conclu avec Patrick Kenny pour le transport des rails du navire au canal Lachine, que vous puissiez expliquer?—Je crois que ce contrat a été expliqué entièrement par M. Trudeau.

19412. Est-il quelque chose que vous désiriez expliquer ou dire à ce sujet?—Non.

CONTRAT No. 22.
 Explications.

19413. Quant au contrat suivant, le No 22, passé avec Holcomb & Stewart, pour le transport des rails de Montréal à Kingston, êtes-vous en mesure de dire si vous y avez pris quelque part et dans ce cas quelle part?—C'est une question sur laquelle un rapport a été fait en septembre 1875. Il semblait convenable, à la suite des démarches faites par M. L. G. Bell, qui avait fourni un rapport à ce sujet au département le mois précédent, d'emmagasiner les rails au quai du pénitencier, Kingston, au lieu de les laisser à l'extrémité occidentale du canal Lachine, et je recommandais de demander aux expéditeurs de Montréal et de Kingston d'établir les prix auxquels ils se chargeraient de ce service, l'offre la plus basse devant être acceptée. Je pense que cette proposition fut acceptée et le 29 septembre je fis de nouveau un rapport à ce sujet, donnant les réponses reçues de différentes personnes, à savoir : De D. McPhie, offrant de transporter les rails pour \$1.35 par tonne; de Holcomb & Stewart offrant de transporter les rails pour \$1.30 par tonne; de Miller & Jones, offrant de transporter les rails à \$1.50 par tonne. L'offre de Holcomb & Stewart a été acceptée comme étant la plus basse. Halcomb & Stewart proposaient de faire une réduction de six cents par tonne si le gouvernement se chargeait de faire décharger et empiler les rails, et comme on pouvait utiliser pour cela le travail des détenus du pénitencier, je pensais convenable d'accepter cette offre; et j'ai recommandé de plus qu'un télégramme fut envoyé à Holcomb & Stewart pour leur dire de procéder au chargement des rails sur les barges et aussi d'avertir les autorités du pénitencier que le déchargement des rails devait être exécuté par les détenus.

19414. Désirez-vous déclarer quelque chose de plus au sujet de ce contrat?—Rien de plus.

CONTRAT No. 23.

19415. Quant au contrat suivant, avez-vous à donner quelques explications?—J'ai raison de croire que des annonces ont été faites pour les traverses et que les soumissions ont été reçues de la manière ordinaire, non pas à Ottawa, mais à Fort Williams, par l'ingénieur de district, que la soumission la plus basse a été acceptée et qu'un rapport a été fait à ce sujet.

19416. A-t-il été rempli d'une manière satisfaisante?—Autant que je puis savoir, le contrat a été terminé d'une manière satisfaisante.

19417. Quant au contrat suivant, le No 24, pourriez-vous donner quelques informations?—Le 15 de mai 1875, je fus autorisé à donner instruc-

Maison des ingénieurs—
Contrat No. 24.

tion à M. Hazlewood de faire des arrangements, aux conditions les plus favorables, pour construire un certain nombre de maisons pour les ingénieurs à des endroits où elles pourraient être utilisées dans la suite pour l'exploitation du chemin et je communiquai l'autorisation à M. Hazlewood. Le 30 septembre 1875, M. Hazlewood m'adressa copie du contrat et de l'engagement pour la construction d'une maison d'ingénieur sur l'emplacement choisi pour la ville de Fort William; les entrepreneurs étaient MM. Oliver, Davidson & Cie.; le prix était de \$3,000 avec une somme additionnelle de \$83.70 pour le plâtrage.

19418. Le contrat a été rempli d'une manière satisfaisante?—Le contrat a été rempli.

OTTAWA, mardi le 19 avril 1881.

Déposition de Sandford Fleming continuée :

Par le Président :—

19419. Je crois savoir que vous avez consulté la preuve rapportée par les sténographes officiels, et que vous avez trouvé un ou deux passages que vous pensez devoir être corrigés. L'un de ses passages est relatif, je crois, aux prix des rails qui était tombé de £18 à £10, et on aurait rapporté que vous avez dit qu'elles étaient restées à ce dernier prix pendant six mois; désirez-vous corriger cette réponse?—Oui, je voudrais supprimer le mot "six." Les rails restèrent environ six mois au prix indiqué, mais je pense que l'annonce a été insérée dans les journaux avant que ces six mois soient expirés.

19420. De sorte qu'ils sont demeurés au prix le plus bas durant une période de moins de six mois avant la publication des annonces?—Oui; c'est ce dont je me souviens.

19421. En parlant du télégraphe, à l'ouest de Fort George, dont le contrat de construction a été accordé à M. Barnard, vous disiez que l'on pensait alors que Bute Inlet serait le terminus: désirez-vous corriger cela?—J'ai voulu dire Bute Inlet ou quelque endroit au nord de ce point.

19422. Y a-t-il quelque'autres parties de votre témoignage que vous supposez devoir être corrigées?—Non, je pense qu'il est en substance tel que je l'ai donné.

19423. Le contrat suivant est le No. 25, il se rattachait à une partie de la construction de la ligne principale; l'ouvrage sur cette section a été mis à la compétition publique?—La section No. 25 a été annoncée je crois, de la manière ordinaire. D'après une copie de l'annonce que j'ai entre les mains, l'entreprise a été annoncée le 22 avril 1876, et les soumissions ont été demandées pour le 22 du mois de mai suivant. Les soumissions ont été reçues le 22 mai 1876. Elles ont été ouvertes dans l'après-midi de ce jour, en présence de MM. Marcus Smith et James H. Rowan et moi-même.

19424. A Ottawa? A Ottawa.

19425. Quelle était la soumission la plus basse?—Le même jour, le 22 mai, j'ai adressé un rapport au ministre sur ces soumissions :

"Douze soumissions ont été reçues, accompagnées d'un chèque de Purcell le plus bas \$1,000 dans chaque cas : les soumissions se rangent dans l'ordre suivant : soumissionnaire.—Premier, P. Pur. ell, \$1,037,061, bonus ou amende, \$10 par jour; second,

*Télégraphique—
Soumissions.
Contrat No. 25.*

Richard Nagle, \$1,148,625, bonus ou amende, \$10 par jour ; troisième, Hunter & Murray, \$1,190,625, bonus ou amende, \$10 par jour ; quatrième, Sifton & Farwell, \$1,245,600, bonus ou amende, \$500 par jour ; cinquième, J. O'Brien & Cie., \$1,247,830, bonus ou amende, \$500 par jour."

Ce sont les cinq soumissions les plus basses.

Bonus pour hâter la construction.

19426. Dans la formule de soumission qui a été donnée aux personnes qui en ont fait la demande, y avait-il quelque explication au sujet de ce bonus dont vous parlez : voulez-vous dire ce que vous vous rappelez à ce sujet?—On considérait qu'il était très important que les rails fussent posés, des eaux du Lac Supérieur aux eaux du Lac des Mille Lacs, aussi promptement que possible, et les soumissionnaires étaient invités à mentionner quel bonus, en plus des prix du contrat, ils demanderaient comme encouragement, pour que la ligne fût ouverte le 1^{er} d'août 1877 jusqu'au Lac des Mille Lacs, et le 1^{er} août 1878, jusqu'à la Rivière des Anglais, et ils étaient tenus, en vertu du contrat, à ce que les rails fussent posés aux dates fixées, pour permettre la circulation des trains, recevant le bonus en question pour chaque jour qui s'écoulerait entre la pose définitive des rails et les dates mentionnées. Ils étaient également obligés, en vertu du contrat, à payer une amende du montant indiqué pour chaque jour qui s'écoulerait après les dates données, jusqu'à l'achèvement de la pose des rails.

Les chiffres de Purcell altérés.

19427. Comme vous étiez présent à l'ouverture des soumissions, j'aimerais que vous déclariez si vous avez remarqué que les soumissions de l'heureux concourant, M. Purcell, avaient été matériellement altérés avant ce temps?—Il n'en est nullement question sur le relevé des soumissions. (Après avoir examiné la soumission.) Je ne me souviens pas de l'avoir remarqué. Peut-être l'aurais-je remarqué s'il y avait eu altération.

Ouverture des soumissions.

19428. Il y a quelques initiales au crayon, à la fin de la soumission ; savez-vous quelles sont ces initiales?—Je dois déclarer qu'avant de faire un rapport sur les soumissions, je les passais invariablement à quelque employé du bureau pour vérifier les sommes, afin de m'assurer si le montant total était exact ou non. Ces initiales peuvent être celles de la personne qui a vérifié le montant de cette soumission. Je pense que ce sont les initiales de M. J. H. Rowan ; il se trouvait à l'ouverture des soumissions.

19429. Avez-vous l'habitude de remarquer, au moment de l'ouverture des soumissions, aucune particularité de ce genre,—aucune altération qui pourrait y être faite?—Oui, lorsque cela peut affecter la question de quelque manière. Cette soumission, comme les autres, portes les initiales de la personne qui l'a ouverte. Je suis parfaitement certain qu'elle n'a pas vu la lumière du jour dans le bureau, jusqu'au moment où elle a été ouverte par ces personnes.

Braun est le gardien des soumissions et par conséquent il n'est pas possible que leur contenu soit connu avant le temps convenable.

19430. Comment pouvez-vous être certain de cela?—Parce que M. Braun conserve lui-même la garde de ces papiers et qu'il a le soin de les fermer dans son tiroir après qu'ils lui sont transmis.

19431. Alors je comprends que votre témoignage est basé sur le fait qu'il en prend un tel soin qu'ils ne peuvent être ouverts?—Ils ne peuvent être ouverts par d'autres personnes que lui.

19432. C'est d'après l'idée que vous avez des soins qu'il prend, que vous rendez ce témoignage?—Oui.

19433. Vous ne savez pas personnellement ce qu'il en fait après les avoir reçues?—Non, mais je suis convaincu qu'il les place ainsi que je vous l'ai dit.

19434. C'est ce que vous croyez?—Oui.

19435. Mais vous n'en avez pas connaissance?—C'est ma ferme croyance.

19436. Mais vous n'en avez pas connaissance?—Je n'en ai pas connaissance, parce que je ne me tiens pas auprès de son tiroir.

19437. Cette soumission semble avoir été altérée pour un montant considérable, mais de façon à se tenir un peu au-dessous de celle qui se trouve la plus basse après celle-là, celle de M. Nagle. Mon but en vous posant cette question, était de savoir si cette circonstance avait attiré votre attention, au moment de l'ouverture des soumissions?—Non, pas que je sache. Je ne me rappelle pas qu'elle ait attiré mon attention.

19438. Et vous dites que ce n'est pas l'habitude de prendre note d'aucune circonstance de ce genre?—Oui, l'habitude est de prendre note de tout ce dont il est nécessaire de garder mémoire.

19439. Cela a-t-il été inscrit?—Cela ne semble pas avoir été porté sur le relevé.

19440. Je vous ai demandé si c'était l'habitude de prendre note de semblables circonstances,—quelles soient considérées comme importantes ou non—j'entends parler d'une altération matérielle dans le corps d'une soumission?—C'était l'habitude d'inscrire sur le relevé tout ce qui pouvait affecter la question en quelque manière.

19441. Était-ce l'habitude d'inscrire les circonstances qui auraient pu altérer la position du contrat?—Altérer le montant du contrat?

19442. Oui, ou donner au soumissionnaire un nouvel avantage—je veux dire, en un mot, de tenir note de toute circonstance particulière relative à ce contrat, qu'elle soit importante ou non; cette coutume existait-elle dans votre département?—Je ne pourrais aucunement le dire en ce moment. Je ne considère pas que ce soit une chose bien importante, parce que cette personne avait fait une soumission beaucoup trop basse auparavant. Il ne considère pas comme une question très sérieuse le changement fait dans le corps d'une soumission.

19443. Elle pensait évidemment de la sorte, et aussi qu'elle pouvait tout aussi bien obtenir un autre \$100,000; mais je vous demande seulement pour le présent s'il existait quelque système dans votre département en vertu duquel, à l'ouverture des soumissions, une circonstance de ce genre aurait été enregistrée par aucune des personnes y assistant?—Cela se passait ordinairement ainsi. Changements dans les soumissions notés et enregistrés; mais dans ce cas la chose n'a pas été faite.

19444. Cela a-t-il été fait dans ce cas?—Cela ne paraît pas avoir été fait dans ce cas.

19445. Pouvez-vous expliquer pourquoi cela n'a pas été fait dans ce cas?—Je ne puis l'expliquer, si ce n'est par la hâte avec laquelle on a procédé à l'ouverture. Il a pu y avoir dans les autres soumissions des corrections semblables qui n'ont pas été relevées.

*Télégraphe—
Soumissions.
Contrat No. 23.*

19446. Nous n'avons dans ce cas aucune des autres soumissions produites comme pièces justificatives?—C'était probablement dû à une erreur dans l'addition, dont l'entrepreneur s'est aperçu lui-même avant d'envoyer sa soumission.

Il pense que l'entrepreneur pourrait expliquer la chose.

19447. Si vous regardez attentivement le document lui-même, nous constaterez que telle n'est pas l'explication; il existe une altération du prix sur lequel les calculs ont été faits. Les montants en regard sont altérés en conséquence?—Le prix des travaux dans le roc?—Il me semble que l'entrepreneur, M. Purcell, serait plus à même que moi de répondre à ce sujet. Mon attention n'a jamais été appelée sur cela de cette manière particulière. Nous recevions fréquemment des soumissions qui étaient mal rédigées. Les entrepreneurs ne sont pas toujours de bons calligraphes et il y a souvent des corrections qui ne sont pas différentes de celles qui ont été faites ici. Si vous examinez les chiffres des soumissions, vous y verrez de fréquentes corrections.

Explication de la part prise par le témoin dans la transaction.

19448. Je crois vous avoir entendu dire, dans une occasion précédente, que votre règle était de ne prendre aucune part aux négociations, après l'ouverture des soumissions qui devaient amener l'achèvement du contrat; dans ce cas, il y a trois lettres, écrites par vous ou qui vous étaient adressées, qui ont rapport à cette affaire. Je serais heureux si vous vouliez y jeter les yeux et déclarer ce qui vous a amené à prendre dans cette affaire une part que vous ne preniez pas habituellement?—Ces lettres portent toutes la date du 25 mai. Je ne doute pas que cette personne se trouvait à Ottawa à cette époque, qu'elle s'est présentée à mon bureau et a mentionné un fait que j'ai communiqué au ministre; c'était qu'elle était disposée à porter le bonus ou l'amende à n'importe quelle somme jusqu'à \$500 par jour. Alors, dans la même lettre adressée à M. Purcell, je lui dis que je suis autorisé à lui demander d'informer le département, dans le cas où son offre serait acceptée, de l'époque à laquelle il serait disposé à faire le dépôt de \$50,000, conformément à la clause 115^{me} des spécifications. M. Purcell répondit qu'il était disposé à porter le bonus ou l'amende à \$500 par jour, et que quant au dépôt requis par la clause 115^{me} des spécifications, il était prêt à se conformer aux exigences de cette clause lundi, le 29,—quatre jours après. Pour ce qui est de ces lettres, l'une envoyée par moi, l'autre que j'ai reçue, je pensais remplir le devoir de secrétaire, comme je vous l'ai déjà expliqué, parce que je les ai immédiatement envoyées, tous les deux à M. Braun, le véritable secrétaire du département. La lettre que je vois ici est adressée à M. Braun :

“Je prends la liberté de vous envoyer ci-joint une lettre que j'ai transmise aujourd'hui à M. Purcell, avec l'autorisation du ministre. Je joins également une copie de sa réponse.”

19449. Je vous ai en effet entendu dire auparavant qu'après avoir fait un rapport au département sur la position des différentes soumissions, que les négociations se sont effectuées et doivent être effectuées, entre les parties et une personne autre que vous appartenant au département?—Oui.

19450. Le but de ma question est de savoir pourquoi, dans ce cas, les parties intéressées ont négocié directement avec vous et non avec les personnes que vous désignez comme les organes du département?—Je pensais cela et je le pense encore, mais je ne pouvais empêcher M.

*Télégraphe—
Soumissions.
Contrat No. 25.*

Purcell de venir à mon bureau ou de s'adresser à moi par lettre, et lorsqu'il le faisait, je devais accuser réception de sa lettre et agir d'après mes instructions.

19451. C'est l'explication que vous donnez maintenant de cette négociation exceptionnelle?—C'est mon explication. Il est parfaitement évident que c'était mon idée à ce moment, parce que le jour même où j'ai reçu et envoyé ces lettres, je les ai remises toutes les deux entre les mains du véritable secrétaire du département.

19452. Vous rappelez-vous si vous êtes entrés avec M. Purcell dans d'autres négociations qui ne figurent pas dans ces papiers?—Je n'en ai pas le moindre souvenir.

19453. Vous souvenez-vous si l'on considérait que M. Purcell n'avait pas les capitaux suffisants pour entreprendre le travail?—Je le pense

Il ne se rappelle pas d'une manière précise si l'on considérait que Purcell n'avait pas assez de capitaux pour se charger du contrat.

19455. Vous en rappelez-vous?—Je n'en ai pas un souvenir précis.

19455. Avez-vous pris quelque part aux négociations qui ont amené l'introduction de M. Ryan comme associé?—Non, pas que je sache. Je pense pouvoir répondre maintenant à une question que vous m'avez posée il y a quelque temps. Consultant mon livre de lettres, qui est en réalité mon mémoire officiel, je découvre une recommandation que j'ai faite au sujet de l'acceptation des soumissions pour la section 25 :

“ Quant au contrat 25, je constate que le bonus et la pénalité, dans les trois dernières soumissions, sont tout à fait nominales, et n'auront pas l'effet désiré, c'est-à-dire de stimuler l'entrepreneur. Je pense que l'extrême importance d'avoir une voie de communication par chemin de fer sur cette section aussitôt que possible, me justifie de conseiller l'acceptation de la quatrième des plus basses soumissions, celle de Sifton & Farwell, pour \$1,245,600 ; ou la cinquième, celle de J. O'Brien & Cie., pour \$1,247,830, avec les bonus et l'amende de \$500 dans chaque cas.”

Maintenant j'ai tout lieu de croire que cette recommandation est venue à la connaissance de M. Purcell et peut-être de Purcell & Ryan et que cela les aura poussés à écrire la lettre que vous avez entre les mains offrant d'augmenter leur bonus de \$10 à \$500 par jour.

Une recommandation du témoin a probablement engagé Purcell à porter le bonus et l'amende à \$500 par jour.

19456. Cela ne serait pas arrivé probablement à la connaissance de M. Ryan, parce que la proposition de l'introduire comme associé n'a été faite que cinq jours plus tard?—Non ; très probablement la chose est arrivée à la connaissance de M. Purcell qui a écrit cette lettre.

19457. Si vous voulez le remarquer, cela a été porté à la connaissance de M. Purcell par une lettre de vous, parce que le 25 mai, il commence en ces termes la lettre qu'il vous adresse : “ En réponse à votre lettre de ce jour, j'ai l'honneur de vous annoncer que je suis disposé à porter le bonus et la pénalité à \$500 par jour. ” Il appert ainsi que vous avez entamé avec lui les négociations à ce sujet?—Non, cela ne s'en suit nullement. Selon toute probabilité, le sujet que j'ai mentionné dans mon rapport est venu à la connaissance de M. Purcell et je m'imagine qu'il est venu à mon bureau et a offert de porter le bonus de \$10 à \$500, de même que les autres soumissionnaires, et étant désireux que le fait fût consigné dans le rapport ou de quelque manière que ce soit, il s'en est suivi un échange de lettres. Je pense que la chose est très probable.

19458. Vous mentionnez ces probabilités sans vous les rappelez?—Je ne me les rappelle pas.

*Télégraphie—
Soumissions.
Contrat No. 25.*

19459. Votre mémoire officiel, — c'est-à-dire votre livre de copie de lettres, — n'en fait pas une mention ? — Rien à part ce qui y est enregistré.

CONSTRUCTION DU
CHEMIN DE FER.

19460. Savez-vous si les quantités sur cette section 25 ont dépassé de beaucoup, dans l'exécution, celles qui avaient été calculées au moment de la demande de soumission ? — Oui, elles ont dépassé de beaucoup les quantités estimées en premier lieu.

19461. Pôuvez-vous dire, sans examiner attentivement les documents, si cela provient d'erreurs dans l'évaluation des premières quantités ou des altérations de la ligne, ou bien d'autres changements faits après ? — Je puis donner beaucoup d'informations à ce sujet et je serai très heureux de les fournir. Ce rapport que j'ai entre les mains, qui porte la date du 19 mai 1880, et est adressé au ministre des chemins de fer et canaux, donne quelque information.

19462. Quant à la probabilité des difficultés provenant du mesurage des excavations dans la terre, sur cette section, avez-vous donné quelque attention aux circonstances : que les arpentages ont été exécutés en hiver et qu'il était difficile de s'assurer à cette époque de la nature du terrain que traversaient les arpenteurs ? — Oui, c'était là une des difficultés.

Informations générales sur le pays obtenues par d'autres, avant que le contrat ait été adjugé.

19463. Avant que ces contrats aient été adjugés connaissiez-vous la nature générale du pays ; c'est-à-dire saviez-vous si le sol était formé de roc, de terre ou de sable ? — J'avais une connaissance générale que j'avais obtenue, non pas par moi-même, mais par d'autres — ceux qui avaient fait les explorations qui produisirent le profil de la ligne projetée — je dois dire que les quantités qui ont été estimées, ou qui ont été fournies aux entrepreneurs, avaient été calculées d'après cette information.

19464. Quant à la question de l'opportunité de faire un autre genre d'exploration à une époque différente de l'année, je vous demande maintenant si vous aviez acquis une connaissance générale de la nature du pays ? — Oui ; j'avais une connaissance générale de la nature du pays.

Il pensa dans le temps qu'il y avait des informations suffisantes pour adjuger le contrat.

19465. Pensiez-vous que des explorations en hiver vous donneraient des informations suffisantes pour établir ces quantités ? — Je pensais à cette époque qu'elles nous donneraient des informations suffisantes pour adjuger le contrat comme nous l'avons fait. Il n'était pas nécessaire d'avoir des quantités exactes et en consultant la formule de soumissions vous verrez que l'estimation n'entraîne pas l'idée des quantités exactes. Par exemple, nous avons 10,000 verges d'excavation dans le roc, 1,000,000 de verges d'excavation dans la terre, ainsi de suite, en chiffres ronds.

19466. J'ai déjà compris, ce que vous avez dit, que vous ne considérez pas comme essentiel que les quantités fournies aux soumissionnaires soient exactes ou non ; mon but n'est pas de vous demander votre opinion à ce sujet, mais supposant qu'il fût désirable de donner des quantités approximatives, je vous demande si, connaissant la nature du terrain comme vous la connaissiez, vous étiez sous l'impression que des explorations faites en hiver seulement pouvaient fournir ces quantités, — si vous pensiez vous assurer d'une manière suffisante du tassement du terrain ? — Nous ne pouvions établir quel serait le tassement dans un terrain mou. Nous pouvons faire une estimation approximative des

*Construction de chemin de fer—
Contrat No. 25.*

quantités requises pour remplir les vallées, faire disparaître les côtes, ainsi de suite, mais nous ne pouvions dire quel serait le tassement dans les endroits où le terrain est très-mou.

19467. En d'autres termes, vous pouviez obtenir la ligne de surface, mais vous ne pouviez avoir beaucoup de connaissance de la nature du sol qui se trouvait au-dessous?—Oui. Nous n'avions pas à cette date une connaissance parfaite de la nature du pays. Nous supposions qu'elle était celle du pays que nous avions souvent rencontré dans d'autres parties du Canada, mais il est arrivé qu'une grande partie de cette section était formée de terrain mou et de muskegs.

Dans le temps n'avait pas une connaissance exacte de la nature du pays.

19468. Une connaissance plus parfaite que celle que vous avez obtenue, aurait-elle été désirable au point de vue du génie civil?—Oui, très désirable.

19469. Aurait-elle pu être obtenue si les explorations avaient été faites en été au lieu d'être exécutées en hiver?—Elle aurait pu être obtenue, jusqu'à un certain point, par des explorations en été, mais pas entièrement, à moins d'y consacrer un temps considérable. Sous certains rapports, il est préférable de faire des explorations en hiver qu'en été; on traverse alors plus facilement les terrains mous, les lacs et les rivières.

19470. C'est-à-dire lorsque c'est important d'aller vite?—Oui.

19471. Mais lorsqu'il s'agit d'avoir une connaissance parfaite du pays l'hiver ne serait pas le meilleur temps?—Non, malheureusement l'hiver occupe une grande partie de l'année dans cette région.

19472. Une partie de l'exploration a-t-elle été faite en été ou à une époque où l'on pouvait s'assurer de la nature du terrain?—Nous avons poursuivi l'exploration l'hiver et l'été.

Les explorations ont été faites l'hiver et l'été.

19473. Dans cette partie du pays?—Oui, dans ce district en particulier.

19474. Alors la nature du pays était bien connue?—Pas aussi bien qu'à présent.

19475. Pensez-vous que la nature du sol fût bien connue, avant que ces contrats aient été adjugés?—Je pense que non.

La nature du sol n'était pas bien connue.

19476. Dois-je comprendre que vous avez dit qu'on a fait en été des explorations de ce territoire en particulier?—Nous avons exploré ce territoire plusieurs années avant que ces contrats aient été adjugés, non pas sur la même ligne, mais dans différentes directions.

19477. Mais est-ce que la nature de cette section lui est exclusivement propre, ou participe-t-elle à la nature du pays environnant?—La nature est la même dans tout le district.

19478. Vous dites que la nature est la même sur tout le district?—Oui; je ne dis pas que des explorations aient été faites à l'endroit précis de la ligne qui a été construite depuis, mais on en a exécuté dans le district compris entre le lac Supérieur et la Rivière Rouge.

19479. A-t-on fait quelques explorations qui auraient pu établir que la nature de terrain était bien telle qu'on l'a constaté depuis?—Nous n'avions pas une connaissance exacte de la nature du terrain, avant de commencer les excavations et les remblais. Les explorations étaient

Construction du chemin de fer—

Contrat No. 25.

Le but de l'exploration était de s'assurer de la ligne la plus favorable, sans égard pour la nature du sol.

dirigées dans un but totalement différent. Elles étaient faites spécialement dans le but de s'assurer la ligne la plus favorable pour un chemin de fer.

19480. Sans égard pour la nature du sol?—Sans égard pour la nature du sol.

19481. N'est-ce pas un point essentiel pour fixer le tracé définitif d'une ligne?—Oui, mais lorsque la nature du sol est la même généralement, elle affecte toutes les lignes de la même façon.

19482. Alors on s'est assuré d'une manière générale de la nature du sol?—La nature du sol est généralement la même.

On ne s'était pas assuré de la nature du sol.

19483. S'en est-on assuré?—Je dis qu'on ne s'en était pas assuré.

19484. Mais je pensais que vous faisiez des explorations d'été aussi bien que l'hiver sur cette région?—J'ai dit qu'on ne s'en était pas assuré avec précision et qu'on n'en a été assuré qu'en commençant les travaux.

19485. N'y a-t-il pas de moyen de s'assurer de la nature du sol avant de commencer les travaux de construction?—Nous n'avons jamais rencontré au Canada le même genre de sol, du moins pas à ma connaissance.

19486. Vous donnez cela comme raison de ne vous en être pas assuré, n'est-ce pas?—Je ne donne pas cela comme raison de m'en être pas assuré; je donne cela comme raison de n'avoir pas connu sa nature exacte.

19487. Je dois comprendre que vous supposiez que ce sol était le même que celui des autres parties du pays?—Oui, cela revient à cela.

19488. Cela revient-il à dire que vous ne vous étiez pas assuré de la nature du sol?—C'est ce que j'ai toujours dit.

On aurait pu s'assurer de la nature du sol par les explorations d'été; il y a eu des explorations d'été, mais elles n'étaient pas dirigées dans le but de découvrir la nature du sol.

19489. Aurait on pu s'en assurer par des explorations d'été?—On aurait pu s'en assurer.

19490. Y a-t-il eu des explorations d'été?—Il y en a eu.

19491. Il m'est impossible de suivre votre raisonnement, peut-être ne m'avez-vous pas bien donné votre réponse?—Ces explorations d'été n'étaient pas désignées dans le but spécial de s'assurer de la nature du sol; elles avaient pour but spécial de découvrir la ligne la plus convenable pour un chemin de fer.

19492. Bien qu'il y ait eu des explorations d'été, on n'a pas eu la précaution de s'assurer de la nature du sol?—Il n'y a pas eu de recherches spéciales dans ce but.

On n'a pas ordonné de sonder pour s'assurer de la nature du sol.

19493. Existe-t-il quelque méthode reconnue pour s'en assurer?—Oui.

19494. Quelle est cette méthode?—Le sondage.

19495. N'a-t-on pas ordonné de l'exécuter?—On ne l'a pas ordonné.

19496. Est-ce à cette omission que vous pensez que peut être attribué le désappointement relatif aux quantités?—Je ne le pense pas. Je pense que c'est dû plutôt au système de mesure.

19497. Voulez-vous parler du mesurage des quantités telles qu'exécutées?— Du mesurage des quantités telles qu'exécutées.

19498. De quelle manière voulez-vous dire que le système de mesurage a conduit à ce désappointement ; est-ce que le mesurage a donné une quantité plus considérable que celle qui a été réellement exécutée?—D'après le système de mesurage adopté pour payer l'entrepreneur, on a calculé une quantité de matériaux plus considérable que celle qui est réellement représentée par le travail.

19499. Comment cela s'est-il produit?—cela s'est produit à cause du tassement excessif des matériaux eux-mêmes. Il a été constaté que les matériaux provenant des muskegs, employés pour faire une grande partie des remblais, étaient très poreux, remplis d'eau comme une éponge et au bout d'un certain temps l'eau s'écoulait des remblais, ne laissant qu'une quantité cubique beaucoup plus petite que celle qui avait été mesurée et pour laquelle le paiement avait été fait.

19500. Ce système de mesurage s'accorde-t-il avec vos vues à ce sujet?—Non?

19501. A votre avis quel aurait été le système le plus exact de mesurage?—J'ai compris que l'esprit du contrat était de payer pour le travail véritablement exécuté, et pour le cas où il aurait fallu employer ces matériaux, j'aurais employé un autre système de mesurage.

19502. Aviez-vous à cette époque le contrôle du mesurage?—Non, pas à cette époque.

19503. A quelle époque considérez-vous que vous n'aviez pas le contrôle?—Le contrat a été adjugé en juin, 1876 ; je suis parti dans les premiers jours de juillet, 1876 et à cette époque on n'avait pas reçu de rapports des travaux, de sorte qu'en réalité, je n'ai certifié aucun travail exécuté sur cette section. Il a été certifié par d'autres pendant mon absence.

19504. Quand avez-vous repris le contrôle du travail, de manière à être responsable du système de mesurage après cela?—Lorsque je repris mes fonctions en octobre 1878, je constatais que l'estimation primitive avait été considérablement dépassée et je refusais de certifier, et je n'ai certifié aucune des quantités du travail exécuté.

19505. Je comprends que l'objection que vous faites à ce système de mesurage est celle-ci : que l'entrepreneur ne devait pas être payé pour la totalité de la quantité cubique qu'il a transportée, mais seulement pour la quantité qui reste finalement dans les remblais ; c'est là le sens de l'objection au système?—Mon idée est que l'entrepreneur devrait être payé pour chaque verge solide de travaux exécutés dans la terre, exécuté par lui, ou dans le roc, comme le cas peut se présenter.

19506. Cela ne me renseigne pas exactement sur le sens de vos paroles, parce que vous faites usage du mot exécuté ; l'entrepreneur a enlevé les matériaux et les a placés dans les remblais, et je voudrais savoir si, à votre avis, il doit être payé pour la quantité qu'il a enlevée ou seulement pour celle qui reste finalement dans les remblais, une fois que le tassement s'est opéré?—Dans le cas où le travail consiste à pratiquer une tranchée, pour permettre au chemin de fer de la traverser, l'entrepreneur doit être payé à la verge pour tous les matériaux qu'il a enlevés de cette tranchée. Lorsqu'il a à former un remblais, il devrait être payé pour le contenu solide du remblais et pas davantage.

Le travail de cette section a été certifié en l'absence de M. Fleming.

L'entrepreneur doit être payé pour la totalité des matériaux enlevés d'une tranchée et pour le contenu solide du remblais et pas davantage.

Construction du chemin de fer—
Contrat No. 25.

19507. Est-ce là la règle ordinaire pour faire les mesurages des entrepreneurs ?—C'est l'esprit du contrat, tel que je le comprends.

19508. Je ne parle pas dans le moment de l'interprétation du contrat, qui soulèvera probablement une question légale, je vous demande si c'est l'usage ordinaire de faire les mesurages des entrepreneurs en pratique et non en droit ; est-ce là l'usage ordinaire ?—L'usage ordinaire, dans les autres parties du pays, est de payer d'après le mesurage pratiqué dans l'excavation, mais la nature de l'excavation est bien différente dans ces parties du pays dont je parle.

19509. Alors le système dont vous parlez serait exceptionnelle, n'est-ce pas ?—Oui, et il y a, si je ne me trompe, une disposition dans le contrat au sujet de cette exception.

Le système de mesurage suggéré par le témoin serait exceptionnel.

19510. Je ne vous demande pas, pour le moment, d'interpréter le contrat, je vous interroge au sujet de questions qui sont de votre ressort. Dois-je comprendre que vous dites que le système que vous suggérez serait exceptionnel et qu'il devrait exister à cause de la nature particulière de cette partie du pays ?—Oui.

19511. Alors, dans cette localité, pensez-vous que la quantité qui devait être mesurée à l'entrepreneur, auront dû être celle qui est demeurée finalement dans le remblais ?—Dans ce cas ça aurait dû être le contenu solide.

50 pour cent d'eau dans les matériaux provenant des muskegs. Le témoin soutient que si l'entrepreneur prend deux verges et demie de muskeg pour former une verge dans le remblais, il n'a droit à être payé que pour une.

19512. Je crois savoir que la difficulté que présentait cette localité particulière, non seulement pour la section 25, mais pour quelques autres dans les environs, provenait de ce que la terre enlevée des excavations contenait une grande quantité d'eau, qui ne servait pas dans la suite à la formation des remblais ?—Les matériaux employés provenaient de ce que nous appelons des muskegs ; ils étaient spongieux et contenaient une grande quantité d'eau,—quelquefois plus de 50 pour cent,—de sorte qu'il fallait de deux verges à deux verges et demie de ces matériaux provenant des muskegs, pour former une verge solide dans le remblais. L'entrepreneur était payé pour les deux verges et demie ; je maintiens qu'il ne devait être payé que pour une. Toute la différence entre les estimations primitives et les quantités enlevées et qui ont été payées, provenait de cela. Les estimations primitives ne s'écartaient pas autant. Elles étaient suffisamment exactes pour le but auxquelles elles devaient servir.

19513. Alors si je comprends bien, ce que vous dites revient à ceci : en vue de former les remblais, il a été nécessaire d'extraire pour les achever, une quantité beaucoup plus considérable de matériaux qu'on n'avait calculé ?—Non, cela n'a pas été fait. Je ne dis pas que c'était une condition *sine qua non*. Non, dans tous les cas, probablement, mais dans quelques-uns on aurait pu avoir des matériaux d'ailleurs.

19514. Mais quant aux matériaux qui ont été employés, n'était-il pas nécessaire d'en enlever une plus grande quantité qu'on ne s'y attendait d'abord, parce qu'une fois placés dans le remblais, ils ne représentaient pas la même quantité que dans l'excavation ?—Il était nécessaire d'enlever avec les matériaux solides, une grande quantité d'eau. L'eau se trouve incorporée dans les matériaux mêmes. Dans quelques endroits ils ressemblaient à une épaisse soupe aux légumes, et lorsque l'eau s'est écoulée, deux verges et demie se trouvent réduites à une.

19515. Mais au moment où l'on a fait le calcul des quantités, dans le but de recevoir les soumissions, j'ai compris que vous disiez qu'on pensait que la quantité devant être enlevée représenterait la même quantité dans le remblais que dans l'excavation?—Je ne puis dire ce que l'on pensait à cette époque. On s'est assuré des estimations des quantités qui devaient être fournis aux soumissionnaires de la manière ordinaire, en calculant les quantités d'après les profils.

19516. Est-ce que l'on ne croyait pas alors que les excavations fourniraient la proportion ordinaire de remblais?—J'ai déjà dit que nous ne connaissons pas ces matériaux, que nous n'en avons pas eu l'expérience—ou du moins une très-faible expérience—dans les autres parties du pays.

19517. Je vous demande si l'on ne supposait pas que les excavations fourniraient la proportion ordinaire de remblais?—On supposait qu'il n'y aurait pas une différence marquée dans les excavations de cette section et celles des autres parties du pays.

19518. Alors le désappointement qu'on a finalement éprouvé provient en réalité, dans le principe, du manque de connaissance des matériaux?—Jusqu'à un certain point.

19519. Je dois comprendre que toute cette explication signifie que ce désappointement est dû au fait que l'on ignorait la qualité du matériel, et que l'on supposait que l'on trouverait une proportion ordinaire dans les excavations nécessitées par le terrassement?—Puis-je vous demander de quel désappointement vous voulez parler?

19520. Celui causé par la grande différence qui existe entre les quantités exécutées et les quantités estimées?—Non; cela était dû au système que l'on employait pour le mesurage des travaux.

19521. Cela n'était-il pas dû au fait que la plus grande partie du matériel devait être tiré des excavations, de manière à fournir la quantité requise pour le terrassement?—Cela était dû et à la quantité d'eau contenue dans les excavations, et à la quantité de matières solides qu'il fallait se procurer pour les remplir.

19522. N'est-ce pas votre opinion qu'il était devenu nécessaire de retirer soit de l'eau soit de la terre, soit autre chose, en plus grande quantité que l'on devait ensuite en trouver dans le terrassement?—Je ne suis pas prêt à dire que cela était nécessaire, parce que l'on aurait pu retirer cette eau ou cette terre d'une autre manière. On aurait pu obtenir ce matériel des puits d'emprunt, et ce matériel aurait été d'ailleurs d'une meilleure qualité dans plus d'un cas.

19523. Savez-vous si une grande partie du terrassement, tel qu'exécuté comme vous venez de le dire, l'a été au moyen de matériel tiré des savanes au lieu de l'être des puits d'emprunt—dans des localités où on aurait pu le tirer de ces puits d'emprunt?—Dans plusieurs cas on a tiré ce matériel des savanes adjacentes, et l'on a ainsi employé ce matériel peu solide. Ce matériel était plus près du terrassement.

19524. Dois-je comprendre que vous prétendiez qu'on aurait pu obtenir une meilleure qualité de terre, et du matériel plus convenable, de quelques puits d'emprunt dans le voisinage?—D'une autre manière.

19525. Ne vous rappelez-vous d'aucune occasion spéciale où la chose

Lorsqu'on a estimé les quantités on croyait qu'il n'y aurait pas une différence marquée dans les excavations et celles des autres parties du pays.

D'où provenait la différence.

Bien qu'il ne puisse pas citer un cas en particulier où la chose aurait pu se faire, il est convaincu

*Construction du chemin de fer—**Contrat No. 25.*

que l'on aurait pu trouver des puits d'emprunt convenables de manière à échapper à la nécessité d'employer de la terre de savane.

Il avait pris des mesures pour prévenir une semblable difficulté à l'avenir.

soit arrivée, où l'on a exécuté les terrassements au moyen de terre de savane, et où on aurait pu employer du matériel tiré des puits d'emprut? —Je ne puis me rappeler pour le présent d'aucune occasion particulière. Je sais parfaitement bien qu'on aurait pu transporter au moyen de convois du matériel provenant de puits d'emprunt convenables.

19526. Avez-vous prêté attention à cette partie de la question—Je veux dire vous êtes-vous pratiquement assuré qu'il existait des puits d'emprunt qui auraient fourni ce matériel dans les occasions dont vous vous plaignez?—J'ai prêté toute mon attention à la chose et j'ai découvert dans certains cas l'existence de ces puits d'emprunt, mais je ne puis préciser les endroits quant à présent. Néanmoins, je pris tous les moyens que je pouvais pour prévenir une semblable difficulté, et je donnai instruction aux ingénieurs qui avaient la surveillance des diverses sections, aussitôt que la chose vint à ma connaissance, d'adopter un nouveau système, et vous trouverez mes instructions dans une lettre adressée dans cette occasion à M. Jennings qui avait à surveiller les travaux sur la section 42. De semblables instructions furent transmises aux autres ingénieurs. Vous les trouverez dans l'exhibit No. 293, pages 15, 16 et 17.

19527. Vous avez dit un mot il y a peu de temps d'un pouvoir discrétionnaire que, d'après votre opinion, l'ingénieur avait dans le mesurage de cette espèce de matériel, en vertu duquel pouvoir l'entrepreneur ne pouvait être payé que pour la quantité constatée dans le terrassement. Je comprends que c'est là la substance de ce que vous croyiez être le pouvoir de l'ingénieur dans cette matière; voudriez-vous dire quelle est la clause des spécifications qui vous porte à croire cela?—Je crois qu'il exerçait ce contrôle en vertu de la 30^{me} clause, la sous-clause 31^{me}, et la 20^{me} clause, mais plus spécialement en vertu de la 20^{me} clause, où l'on lit ce qui suit :

Mesurage doit être fait dans l'excavation, et quand la chose est impossible l'ingénieur doit déterminer les quantités dans le terrassement.

“ Le mesurage des quantités devra invariablement être fait dans l'excavation, à moins de cas spéciaux, s'il en est, où l'on trouverait la chose impraticable. Dans ces derniers cas, l'ingénieur devra déterminer les quantités dans les terrassements, après avoir fait toutes les concessions raisonnables, de-quelles concessions il sera le seul juge.”

19528. Si je vous comprends bien, vous dites qu'à l'époque où ces spécifications ont été préparées pour être soumises aux personnes qui étaient invitées à envoyer des soumissions, on ignorait la qualité du matériel que l'on devait tirer des excavations, comme par exemple la terre de savane, de manière à y pourvoir plus amplement qu'il y est pourvu dans cette clause?—Il n'y avait aucun renseignement précis quant au matériel que l'on devait retirer des excavations, mais les spécifications étaient rédigées de manière à comprendre toutes espèce de matériel et à prévoir toute éventualité.

19529. Pourriez-vous dire si à l'époque où ces spécifications ont été préparées l'on savait que le matériel serait dans plusieurs cas du caractère spongieux que vous décrivez, de manière à faire comprendre qu'il serait moins convenable que s'il avait été plus solide, et que la quantité tirée des excavations serait moindre que celle contenue dans les terrassements?—Je n'en sais rien; mais je puis dire qu'on en donna alors une idée, et que l'intention du contrat était de payer pour de l'ouvrage solide, et non pour de l'eau ou de l'air.