

Construction du chemin de fer—
Contract No. 25.

19530. Ce n'est pas là tout à fait une réponse à ma question, parce qu'il est possible qu'un tribunal décide que ces documents ne comportent pas l'intention que vous croyez qu'ils contiennent. Je vous demande maintenant quels étaient les renseignements que possédait le Département à ce sujet, et, je vous demande de nouveau si, à l'époque où ces spécifications ont été préparées, le Département ou le bureau des ingénieurs savait qu'une grande quantité de ce matériel était d'une qualité telle qu'il aurait été impossible d'obtenir peut-être au-delà des deux cinquièmes de son équivalent dans le terrassement après son transport?—Je ne puis parler que de ce qui me concerne et de ce qui est à ma connaissance. J'ai préparé les spécifications, et ça n'a jamais été mon intention de dire qu'il fallait payer pour autre chose que pour du matériel solide.

19531. Vous êtes encore à parler de l'esprit du document?—Oui.

Ne peut dire si le département savait qu'une grande quantité de cette terre était tirée des savanes.

19532. Ce que je vous demande était de me dire quels renseignements se trouvaient en la possession du Département?—J'ai déjà dit ce que je pouvais dire à ce sujet.

19533. A l'époque où ces spécifications ont été préparées, le bureau des Ingénieurs du Département des Travaux Publics avait-il quelque connaissance que le matériel que l'on aurait pu employer en grande quantité dans la construction des terrassements, était d'un caractère aussi spongieux que vous le décrivez, et contenait si peu de matière solide que l'on n'aurait trouvé finalement dans le terrassement que les deux cinquièmes tout au plus du matériel emprunté aux excavations?—Nous connaissions la nature du terrain à travers lequel la ligne devait passer, mais nous n'avions pas de connaissance précise de la nature du matériel dont vous parlez; et, pour ma part, je n'avais certainement aucune idée que ce matériel serait employée dans une aussi grande proportion qu'il l'a été.

19534. Aviez-vous quelque idée que dans ce voisinage il existait une grande quantité de ce matériel qui, après avoir été transporté, n'aurait pas représenté plus des deux cinquièmes ou environ, de la substance solide qui y était en premier lieu contenue?—Je ne pourrais pas dire que je connaissais quelle proportion du matériel serait solide. Je ne pouvais pas dire à cette époque le résultat que l'expérience nous a donné depuis. Je savais que le pays était très accidenté, je savais qu'il y avait un grand nombre de marais et de terrains bas, et que les marais en général contiennent du matériel aqueux; mais je n'avais pas d'idée alors qu'il y avait autant de matériel aqueux—comme on l'a depuis constaté.

19535. Aviez-vous été informé qu'il devait y avoir probablement une partie considérable du matériel de la qualité que vous dites, c'est-à-dire que l'on ne retrouverait finalement dans le terrassement solide que les deux cinquièmes, ou de la moitié, ou environ?—Je n'avais aucun renseignement de cette espèce.

19536. Si vous n'aviez aucun renseignement de cette sorte à cette époque, il ne serait pas probable que vous auriez préparé des spécifications pour ces travaux?—Mon impression est que ce matériel a été employé en plus grande quantité qu'il était nécessaire.

19537. Si vous n'étiez pas au fait de la grande quantité de ce matériel

*Construction du chemin de fer—
Contrat No. 25.*

S'il avait su qu'il y eût possibilité d'employer autant de ce matériel, il aurait donné des ordres contre ce système.

que l'on devait probablement employer, pensez-vous qu'il soit probable que vous auriez fait une clause spéciale pour cette espèce de matériel dans votre spécification?—Si j'avais été informé qu'il y eut quelque possibilité d'employer ce matériel dans une aussi grande proportion qu'il l'a été, j'aurais certainement introduit une clause spéciale pour en prévenir un emploi aussi considérable.

19538. Mais sans parler de la quantité que l'on a employée, je comprends que vous dites que vous n'aviez aucun renseignement sur la nature de ce matériel qui probablement devait être employé dans une proportion assez considérable—je ne veux pas dire dans la proportion qu'il a été employé, mais dans une proportion considérable quelconque—et je vous demande dans le cas où vous n'auriez pas eu cette connaissance si vous auriez probablement préparé vos spécifications de manière à vous précautionner tout particulièrement contre la perte qu'aurait occasionnée l'emploi d'un semblable matériel?—Il est très probable que si j'eusse su ce que je sais maintenant, j'aurais pris des dispositions spéciales contre l'emploi de ce matériel, ou j'en aurais limité la quantité.

Le témoin pense que les entrepreneurs ont été payés pour des travaux qu'ils n'ont pas exécutés.

19539. Je comprends que vous voulez dire que les entrepreneurs ont été payés pour beaucoup plus de travaux d'excavation qu'ils n'en ont réellement exécuté, suivant votre interprétation du contrat?—Ils n'ont pas été payés pour plus de travaux qu'ils n'ont exécutés; ils ont été payés pour une chose qui n'est pas représentée dans les travaux. Ils ont été payés pour le transport de certains matériaux que l'on ne trouve pas du tout dans les travaux—they ont été payés pour avoir transporté de l'eau.

19540. Ils ont alors été payés sur des certificats pour des quantités plus considérables que celles auxquelles ils avaient droit?—À l'heure qu'il est, il y a des choses qui ont été payées et que l'on ne trouve pas dans les travaux du chemin de fer.

19541. Si je vous comprends bien ce fut là le résultat; mais ce que je vous demande maintenant c'est ceci: Ont-ils reçu des certificats pour une plus grande quantité de travaux que ce qu'ils auraient dû recevoir en vertu du contrat, d'après l'interprétation que vous lui donnez vous-même?—Evidemment, évidemment. Je pourrais vous dire que la douzième clause des spécifications touche aussi à la question. Elle se lit comme suit:

"Le matériel que l'on devra employer pour les terrassements devra être approuvé par l'ingénieur, et dans tous les endroits où la surface naturelle du sol où les terrassements doivent être construits est couverte de matières végétales, que l'on ne peut brûler, et qui, dans l'opinion de l'ingénieur, nuiraient aux travaux, ces matières végétales devront être enlevées à son entière satisfaction."

Ceci montre, en même temps que les autres clauses que j'ai mentionnées, que toute l'affaire, en tant que le matériel à être employé y est concerné, était entre les mains de l'ingénieur.

Le témoin avait fait un rapport concernant la différence entre les mesurages de McLennan et de Bell.

19542. Je comprends que vous avez fait un rapport formel sur la question de la différence entre le mesurage fait par M. McLennan, et par la personne qui a été ensuite nommée pour le réviser, M. Bell: Avez-vous autre chose à dire à ce sujet outre ce que contient votre rapport?—Ce n'était tout simplement qu'un énoncé des faits. J'ai simplement fait rapport sur le mesurage de M. Bell, et ai donné le

résultat général, mais je n'entre pas au fond de la question. Je n'ai tout simplement transmis ce rapport que pour clore mes travaux de bureau. J'avais cessé d'être ingénieur en chef immédiatement après la rédaction de ce rapport—de fait, le jour suivant.

19543. Pour revenir à la question des mesurages dans les terrassements comparés à ceux des excavations, est-il d'habitude d'allouer aux entrepreneurs quelque chose en sus de la terre actuellement trouvée dans le terrassement, en supposant que vous n'eussiez aucun moyen de mesurer l'excavation, et qu'il fallût baser votre jugement sur la quantité constatée dans le terrassement?—Ça n'a pas été la coutume dans mes propres opérations, et ce contrat ne pourvoit à rien de tel. Je vais vous lire une autre clause qui a rapport à la question.—Clause 89 :

“ L'entrepreneur sera payé pour les travaux actuellement exécutés par l'entrepreneur doit lui sous la direction et à la satisfaction de l'ingénieur, d'après les prix être payé pour les stipulés dans le contrat ; mais il n'aura droit à aucune allocation additionnelle à raison d'aucun changement ou d'aucune altération quelconque.” exécutés :

Puis encore dans la clause 90 :

“ Mais tous travaux, matériaux ou chose de n'importe quelle description qui auraient pu être omis dans les spécifications ou dans le contrat et dont l'exécution seraient, dans l'opinion de l'ingénieur, nécessaire ou opportune devront être exécutés, nonobstant telle omission sur la réception d'instructions par écrit de la part de l'ingénieur, et le paiement pour l'exécution de tels travaux sera basé sur les prix portés en la cédule des prix pour tels travaux.”

19544. Vous lisez dans la clause 89 qu'il n'aurait droit à aucune allocation additionnelle à raison d'aucun changement ou d'aucune altération quelconque ; ces termes sont dans la section?—Oui ; on a fait usage de ces termes.

19545. Ne définissent-ils pas les altérations particulières qui y sont mentionnées?—Je n'ai pas cru nécessaire d'employer ces termes, parce que je n'avais pas lu la partie précédente de la clause, mais je lirai le tout avec plaisir. Le fait est que la clause déclare que l'ingénieur sera libre de faire les altérations qu'il jugera à propos dans les nivellements, la ligne de localisation, la largeur des coupes, les remblais, les dimensions, ou dans n'importe quelle autre partie des travaux, que ces changements soient ou non de nature à augmenter ou diminuer la quantité des travaux à être exécutés.

19546. Et la clause s'applique, par conséquent, à ces altérations particulières?—Certainement. Puis dans la clause 91, en un mot, presque chaque clause du contrat fait ressortir le fait que l'entrepreneur ne doit être payé que pour ce qu'il fera, et non pour ce qu'il ne fera pas.

Chaque clause du contrat fait ressortir le fait que l'entrepreneur ne doit être payé que pour les travaux exécutés.

19547. Ceci règlera difficilement la question de savoir si, en transportant des manières aqueuses, il ne fait pas quelque chose?—Cela se rapporte à ce qu'il fait sous la direction de l'ingénieur, et non pour ce qu'il fait pour son propre avantage.

19548. Il n'est pas nécessaire de discuter une question de droit ; je suppose que la question soit celle-ci, à savoir si le contrat promet de payer pour le transport de cette espèce de matériel à tant la verge?—Je n'hésite pas à dire que si j'avais été sur les lieux il n'en aurait pas transporté une bien grande quantité, où s'il l'avait fait, le mesurage ne se serait pas fait de la manière qu'il l'a été.

*Construction du che-
min de fer—
Contrat No. 25.*

19549. Il est bien possible que l'ingénieur puisse contrôler ses mouvements de manière à ne pouvoir produire une réclamation aussi considérable pour ce matériel en vertu du contrat. Mais c'est là une question sur laquelle je ne veux pas vous interroger, vu que vous n'étiez pas sur les lieux, et je comprends que vous ne vous en tenez pas responsable? —J'ai pris des mesures énergiques pour y mettre fin, du moment que la chose est venue à ma connaissance.

Il n'est pas d'habitude d'allouer plus aux entrepreneurs que de dont les terrassements font foi.

19250. Maintenant, quant au principe général, en laissant de côté ce cas particulier : Supposons qu'il y ait eu des cas où vous n'auriez pu vous guider que d'après les terrassements pour vous assurer des quantités, n'est-il pas d'habitude d'allouer aux entrepreneurs quelque chose de plus que ce que représente actuellement le terrassement?—Non ; ce n'est pas l'habitude.

19551. Parlons d'abord des endroits rocheux, existe-t-il quelque règle ou quelque coutume à ce sujet?—Le roc est invariablement mesuré dans l'excavation. Il n'y a pas de difficulté à mesurer le roc dans l'excavation.

19552. Je crois qu'une verge de roc tirée d'une excavation représente réellement plus qu'une verge de terrassement?—Oui ; mais l'entrepreneur n'est pas payé pour les espaces d'air contenues dans le roc ; il est payé pour le roc solide dans la coupe du roc.

19553. Pourriez-vous dire combien il faut de verges cubes de terre ordinaire environ pour représenter une quantité quelconque, disons dix verges, dans le terrassement : existe-t-il dans la profession quelque règle précise à ce sujet?—Il en existe. Cela dépend beaucoup des matériaux.

19554. De terre ordinaire?—Je ne puis le dire dans le moment.

Il fallait quelquefois deux verges et demie de terre aqueuse pour faire une verge de terrassement.

19555. Je crois que vous avez dit, que de cette terre aqueuse à laquelle on s'objectait, il en fallait quelquefois deux verges et demie pour en faire une verge?—Deux verges et demie dans certains cas, et dans d'autres cas deux verges peuvent en faire une.

19556. Et que dans tous les cas, il fallait une quantité beaucoup plus considérable que celle représentée dans le terrassement?—C'est ce qui m'a été rapporté par des personnes qui ont employé une partie de leur temps à étudier ce sujet sur le terrain.

Le témoin n'a pas été lui-même sur les lieux.

19557. Vous êtes-vous rendu sur les lieux vous-même?—Je ne m'y suis pas rendu.

19558. Quand pour la première fois avez-vous vu le pays que traversent ces lignes?—En 1872, je crois.

19559. A cette époque avez-vous vu les environs du pays que traverse la ligne?—J'en ai vu quelques parties. Je n'avais qu'une connaissance générale du pays.

19560. Quelle partie à peu près avez-vous vue?—Je ne saurais le dire sans avoir la carte à la main, mais je pourrais indiquer sur la carte les lieux par où j'ai passé.

Route du témoin en 1872 depuis le Lac Supérieur jusqu'à la Rivière Rouge.

19561. Veuillez jeter un coup d'œil sur la carte et indiquer les points par où vous êtes passé entre le Lac Supérieur et la Rivière Rouge?—Je suis parti de la Baie du Tonnerre et me rendis à la Kaministiquia, où la Mattawa se jette dans la Kaministiquia—c'est-à-dire dans le voisinage

Construction du chemin de fer—
Contrat No. 25.

de Sunshire Creek—de là je montai au Lac Shebandowan, puis au Lac des Mille Lacs, et je traversai en général la route Danson jusqu'au Lac des Bois, et de ce dernier endroit je me rendis à Fort Garry.

19562. Alors vous avez fait vous-même le parcours entre le Lac des Bois et Fort Garry?—Oui.

19563. Ce parcours était-il en ligne passablement directe?—Le parcours était en ligne assez directe.

19564. Mais entre le Lac des Bois et Sunshine Creek, vous n'aviez vu aucune partie de ce pays, comme je comprends que vous le dites maintenant, avant la conclusion des contrats?—Aucune partie, de la ligne qui a été construite jusqu'à présent.

19565. N'aviez-vous jamais vu cette partie de la ligne?—Je ne l'ai pas vue en entier; de fait je n'en ai vu qu'une petite partie.

19566. Quelle partie de la ligne avez-vous vue?—J'ai vu la partie que j'ai mentionnée et j'ai vu de plus toutes les sections 14 et 15, et une partie de la section 42. Etendue du pays entre le Lac Supérieur et la Rivière Rouge vue par le témoin.

19567. Jusqu'à quel point de la section 42 vous êtes-vous rendu?—Jusqu'à Rossland.

19568. Alors entre la Rivière Rouge et Rossland vous avez vu la contrée que traverse la ligne?—Oui.

19569. Quand l'avez-vous vu pour la première fois?—En 1879.

19570. Avez-vous quelque autre chose que vous croyez nécessaire d'expliquer à propos de la section 25?—Je ne vois rien de nécessaire pour le moment.

19571. Le contrat qui suit le précédent est celui de James Isbester pour la remise des machines à Fort William?—Il appert que les travaux ont été dûment annoncés et que les soumissions ont été reçues le 22 mai 1876; j'ai fait rapport à cette date au ministre qu'on avait reçu cinq soumissions, à savoir: James Isbester, \$30,989; John Steacy, \$34,500; John Wardrop, \$35,761. — REMISE DES MACHINES A FORT WILLIAM.—
CONTRAT No. 26.

19572. Il n'y a pas eu de soumissions plus basses que celle de l'entrepreneur qui a obtenu le contrat?—Non; James Isbester était le plus bas soumissionnaire, et le contrat lui a été accordé. Contrat accordé au plus bas soumissionnaire.

19573. Je ne me rappelle aucun passage de ce contrat qui requière des explications ou des éclaircissements: en connaissez-vous quelques-uns?—Je crois que le contrat a été dûment exécuté, et que le prix en a été payé.

19574. Le contrat suivant, No. 27, a été conclu avec la *Merchants Lake and Steamship Co.* pour le transport des rails à Fort William ou à Duluth; vous rappelez-vous quelque chose au sujet de ce contrat qui requiert des explications?—Je crois que ces travaux ont été faits en bonne forme. On a demandé et reçu des soumissions, la plus basse soumission a été acceptée, les travaux ont été exécutés et le prix en a été payé. TRANSPORT DES RAILS.—
CONTRAT No. 27.

19575. D'après votre expérience, vous rappelez-vous si, où l'on ne s'en explique pas autrement, une tonne de rails contient 2,000 lbs. ou Une tonne de rails est toujours considérée être du poids de 2,240 lbs.

*Transport de rails—
Contrat No. 27.*

2,240 lbs. ?—Je pense que l'on considère toujours les rails comme pesant 2,240 lbs. à la tonne, à moins qu'il ne soit spécialement spécifié qu'ils ne pèsent que 2,000 lbs.

19576. En l'absence de mention particulière la tonne est supposée peser 2,240 lbs ?—Oui.

CONTRAT No. 28.

19577. Le contrat suivant porte le No. 28, avec la Compagnie de Transport de la Rivière Rouge ; vous rappelez-vous quelque chose au sujet de ce contrat que vous croyiez nécessaire d'expliquer ?—Non ; je ne me rappelle que de peu chose relativement à ce contrat.

Afin de profiter des eaux hautes, il a recommandé le 13 mai 1876, de prendre des arrangements pour le transport du matériel de Duluth à Selkirk.

19578. Je crois que vous avez recommandé le transport d'une plus grande quantité de rails quelque part sur la Rivière Rouge que celle qui avait déjà été transportée : mais il appert que les négociations auraient été faites par l'entremise d'autres personnes ?—Le 13 mai 1876, il appert que j'ai recommandé ces arrangements pour le transport d'une certaine quantité de matériel de chemin de fer de Duluth à Selkirk, afin d'entretenir les entrepreneurs des sections que l'on était alors à construire. On n'avait pas un besoin immédiat à cette époque, mais je voulais pourvoir aux besoins futurs, c'est pourquoi je prenais de l'avance.

19579. Considérez-vous qu'il y ait quelque autre chose qui requière des explications, par rapport à cette transaction ?—Non ; je ne vois rien. Le chemin de fer n'était pas alors achevé entre St. Paul et Winnipeg ou la Rivière Rouge et l'on ne pouvait transporter du matériel de cette espèce à l'endroit requis, que pendant les eaux hautes à une seule époque de l'année, et ce n'a été tout simplement que pour profiter des eaux hautes que j'ai recommandé cet arrangement.

FICHES DE CHEMIN
DE FER.

CONTRAT No. 29.

Cooper, Fairman &
Cie, entrepreneurs.

19580. Le contrat suivant porte le No. 29, il a été conclu avec Cooper Fairman & Cie, pour la livraison de fiches de chemin de fer à Fort William. Autant que nous l'avons appris jusqu'à présent, vous n'avez pas pris d'autre part dans la transaction, que celle de préparer les spécifications ?—Je ne me rappelle de rien autre chose.

19581. N'y a-t-il rien autre chose à propos de ce contrat que vous croyiez à propos d'expliquer ?—Non ; je présume que ces fiches étaient nécessaires, on devait l'être bientôt ; et il fallait qu'on les fournît, et c'était là le seul moyen de le faire. J'ai en conséquence préparé une spécification ; le contrat a en conséquence été conclu, comme je le vois, durant mon absence, le 28 juillet 1876.

BOULONS ET
ÉCROUS—

CONTRAT No. 30.

Cooper, Fairman &
Cie.

19582. Le contrat suivant porte le No. 30. Il a été conclu avec Cooper, Fairman & Cie., agent de Robb & Cie., pour des boulons et des écrous : ne vous rappelez-vous de rien au sujet de ce contrat, sans qu'il vous soit nécessaire de consulter les documents ?—Les deux contrats, Nos 30 et 31, ont été conclus avec les mêmes parties et pour le même matériel.

19583. L'un de ces contrats étaient pour des boulons et des écrous dans ce pays, et l'autre contrat était pour des boulons et des écrous dans l'île de Vancouver, et ces matériaux ont été fournis de différentes sources. On en a fait probablement deux contrats séparés ?—Je comprends que ces contrats étaient conclus de manière à utiliser également les mêmes boulons et les mêmes écrous qui, d'après les clauses du contrat, devaient être fournis par la "*Mersey Steel Rail Manufacturing Co.*," laquelle compagnie a ou refusé ou exprimé le désir de se dégager de

cette partie du contrat ; lequel contrat a cependant été exécuté par ces personnes au prix offerts par la *Mersey Co.* ; du moins autant que je le sais.

19584. Il appert de la preuve que la *Mersey Co.*, n'a jamais conclu aucun arrangement pour fournir ces matériaux ; et qu'elle a répudié cette partie de l'offre qui avait été faite en son nom ; et en supposant que le gouvernement eût alors le droit de traiter la question comme il le voulait, et selon que l'exigeaient les intérêts publics, pouvez-vous dire dans quelles circonstances ce contrat a été accordé à ces entrepreneurs ? —Non ; je ne puis vous donner renseignements sur le sujet. Je ne fais que vous donner l'explication telle qu'on me l'a donnée à moi-même.

19585. Un témoin précédent, M. Trudeau, a déjà parlé de cette question, et pour justifier l'action du gouvernement il a appelé notre attention au fait que le 4 mars vous avez recommandé ce contrat, recommandation qui a été enregistrée au dos de la soumission ?—Voici les documents qui, comme je vous l'ai dit, devront parler par eux-mêmes. Je ne savais pas que ces documents existaient, mais il appert que j'ai écrit le mot "recommandé" au crayon sur le dos de la lettre adressée au ministre des Travaux-Publics par Cooper, Fairman & Cie.

19586. Connaissez-vous maintenant à ce sujet quelque chose de plus que ce qui appert de ce mémoire ?—Non.

19587. Pouvez-vous en donner quelque explication ?—Non.

19588. Pourriez-vous dire qu'à cette époque vous avez assez étudié la question pour décider si l'offre de cette compagnie était ou non la plus acceptable ?—Je pense qu'il est très probable que je n'y ai pas prêté grande attention.

19589. Je ne trouve aucun rapport sur le sujet, je veux dire aucun rapport formel, si ce n'est ce memorandum qui est écrit au dos de leur offre spontanée, qui a dû servir de base à la décision du département ? —On a disposé de ces documents de même que de centaines d'autres documents qui m'ont été soumis dans la forme ordinaire.

19590. Nous avons devant nous des témoignages qui font voir qu'à l'époque où cette lettre a été envoyée et que l'offre a été acceptée, le prix de ces articles devait être de £2 de moins qu'il l'était lors de la première offre faite au nom de la compagnie *Mersey*. Savez-vous comment cela est arrivé, ou vous êtes-vous renseigné à ce sujet ?—Je ne m'en souviens pas du tout. Je ne me le rappelle pas le moins du monde. Je ne doute pas que j'ai dû m'enquérir de la chose à cette époque.

19591. Telle que la question vous appert maintenant, pourriez-vous dire si cette lettre vous recommandait de vous enquérir de cette offre ou du prix que l'on offrait, ou si l'on n'avait que l'intention de faire allusion aux quantités ?—En vérité je ne m'en souviens pas, mais je n'ai aucun doute que je tirai au hasard ce morceau de papier de mon panier, où j'en avais jeté des centaines d'autres semblables, et en l'examinant alors je crus qu'il était à propos d'en agir ainsi, et je l'endossai ainsi "Recommandé."

19592. Diriez-vous en examinant cet endossement, que l'on vous avait demandé de vous enquérir de quelque façon des mérites et du coût de la soumission ; ou si l'on vous a requis de faire autre chose que de

Il ne peut expliquer comment le contrat a été accordé à Cooper, Fairman & Cie.

Il ne peut se souvenir si le prix a baissé de £2 sterling mais il doit avoir pris connaissance de la chose à cette époque.

Il a cru la chose convenable et a écrit "recommandée."

*Boulons et Écrous—
Contrat No. 30.*

déclarer si la quantité fournie était requise ; de fait, règle générale, étiez-vous responsable de la détermination des prix ?—J'avais peu de choses à faire avec l'octroi des contrats. D'après ce qui appert de ce document je devrais dire que l'on n'a pas spécialement attiré mon attention au fait que l'on avait l'intention de conclure le contrat. Vous observerez qu'il n'y a pas de rapport ; ce n'était tout simplement qu'une manière de disposer de ce document et de les transmettre de mon bureau à quelques autres bureaux. Je crois que M. Trudeau serait en état de donner une explication plus complète que moi.

(1) Cooper, Fairman & Cie, écrivent le 10 février 1876, demandant le contrat pour la fourniture des boulons et des écrous ; (2) Braun écrit le 12 février 1876, que cette demande ne pouvait pas être accordée ; le témoin ne peut dire pourquoi néanmoins l'offre fut recommandée par lui.

19593. A ce sujet, une lettre en date du 10 février 1876, est écrite par Cooper, Fairman & Co., demandant le contrat pour la fourniture des boulons et des écrous ; cette lettre est imprimée dans un rapport en réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 2 mars 1876. Le 12 février 1876, une autre lettre est écrite par M. Braun à Cooper, Fairman & Cie., leur déclarant que leur demande ne pouvait pas être accordée ; connaissez-vous quelques motifs qui vous aient induit à recommander l'acceptation de cette offre, le 4 mars ?—Je l'ignore. Il y a de cela six ans.

19594. Vous rappelez-vous si vous avez eu un entretien au sujet de quelques-uns de ces contrats avec MM. Cooper, Fairman & Co., les personnes [qui ont obtenu le contrat, ou d'autres membres de cette maison ?—Il me semble que oui ; mais je ne pourrais le dire en ce moment.

19595. Nous rappelez-vous de la substance de quelque entretien sur ce sujet ?—Non ; je ne m'en souviens pas. Je dois dire qu'ils sont venus à mes bureaux très souvent, mais je ne pourrais pas les reconnaître maintenant à première vue.

CONTRAT NO. 31,
C. A.
Cooper, Fairman & Cie.

19596. Le contrat suivant, No. 31, a été conclu avec Cooper, Fairman & Cie., pour la livraison francs de charges de boulons et d'écrous à Liverpool, à bord du navire, pour Vancouver, et ce contrat semble avoir été le résultat d'une offre spontanée de leur part à la même date que celle ci-dessus, laquelle a été acceptée : vous rappelez-vous quelque chose relativement à cette transaction ?—Rien du tout.

19597. Dans le cas actuel leur offre semble avoir subi les mêmes vicissitudes, c'est-à-dire que vous l'avez reçue le 4 mars, que vous l'avez "recommandée" le même jour, et qu'elle a été approuvée le lendemain par M. Trudeau : voyez s'il vous plaît ce memorandum et dites s'il ne vous rafraîchit pas la mémoire au sujet de quelque partie de ce contrat ?—Quand je recommandai l'acceptation de ce contrat, je considérais, je n'en doute pas, que cette acceptation était conforme aux intérêts publics. Je ne me rappelle d'aucune particularité.

Il ne doute pas qu'il était alors convaincu que la proposition était raisonnable.

19598. Pourriez-vous dire si vous en êtes arrivé à cette conviction après vous être enquis des mérites de cette offre, où si vous avez acquis cette conviction de prime abord, ou bien encore si vous avez assumé la responsabilité de cette décision ?—Je n'aurais certainement pas recommandé l'acceptation de cette soumission sans prendre connaissance de la lettre, mais je ne me rappelle pas ce que je fis alors. Je croyais sans doute qu'il était admis que cette proposition était juste et raisonnable.

FICHES POUR CHE-
MIN DE FER.—
CONTRAT No. 32.

19599. Le contrat suivant qui porte le No. 32, a aussi été conclu avec M. Cooper, Fairman & Cie pour 250 tonnes de fiches ; vous

*Fiches de chemin de fer—
Contrat No. 32.*

rappelez-vous quelque chose à ce sujet?—Je vois, par les documents Cooper, Fairman & Cie. que j'ai devant moi, que j'ai eu quelque chose à faire avec cette transaction.

19600. Qu'était-ce?—Le premier document est une lettre de MM. Cooper, Fairman & Cie., en date du 19 janvier.

19601. A propos de cette lettre, pouvez-vous dire comment il se fait qu'il fût à leur connaissance que le département aurait besoin d'une nouvelle quantité de fiches; avez-vous eu quelque entretien avec eux de manière à les renseigner à ce sujet?—Je ne crois pas avoir eu d'entretien avec eux. La chose peut être arrivée, mais je n'en ai aucun souvenir. Je suppose qu'ils fournissaient des fiches, auparavant, et qu'ils savaient d'une manière ou d'une autre qu'on aurait besoin de plus de fiches. Il ne peut dire comment il se fait que les entrepreneurs aient écrit et transmis leur proposition avant la publication de l'annonce.

19602. Ils écrivirent le 19, et l'annonce parut le 21?—On reçut une lettre de leur part le 19 janvier, cette lettre, il semble, m'a été transmise, et le 31 janvier j'écrivis au secrétaire du département, comme suit :

" Au sujet de la communication de Cooper, Fairman en date du 19 janvier dernier, relativement aux fiches, je dois dire que l'on réquera la livraison des quantités suivantes de fiches, aux endroits à l'ouverture de la navigation, savoir : à Fort William, 75 tonnes ; à Selkirk, 175 tonnes ; total, 250 tonnes.

Je suis, etc.,

S. F.

Quelques semaines plus tard il parut une annonce datée du 19 février, du moins je le crois, demandant au public des soumissions pour les fiches.

19603. Je comprends que vous avez recommandé l'achat de 250 tonnes de fiches?—Oui.

19604. La lettre qui accorde le contrat semble porter ce chiffre à 300 tonnes?—Je suppose que leur soumission avait été faite pour le maximum. L'annonce demandait des soumissions pour 100 à 300 tonnes.

19605. Y a-t-il autre chose à propos de ce contrat que vous croyiez nécessaire d'expliquer?—Je ne le crois pas. Je vois une correspondance à propos des dimensions des caques, mais elle n'est d'aucune conséquence. Ils voulaient mettre les fiches dans des caques d'une dimension particulière, ils écrivirent plusieurs fois à ce sujet, et j'insistai sur des caques d'une dimension convenable.

19606. Le contrat suivant porte le numéro 32 A, conclu avec MM. LeMay et Blair, pour les maisons de gares : désirez-vous donner quelque explication à ce sujet?—Je crois que M. Hazlewood, qui était alors l'ingénieur résident dans le District de Prince Arthur, avait une autorisation générale pour faire ériger un nombre suffisant de cabanes pour les ingénieurs le long de la ligne, et ce fut en vertu de cette autorisation que ce contrat a été conclu. MAISONS DE GARES.
CONTRAT 32 A.

19607. Mais vous n'en avez aucune connaissance personnelle?—Non ; je n'ai fait qu'expliquer la question comme je viens de le faire dans mon rapport pour l'année 1879.

Maisons de Gares—
Contrat No. 33.

19608. Le contrat No. 33 a été conclu avec MM. Kavanagh, Murphy et Upper, pour achever la construction de l'embranchement de Pembina ? —Ce contrat a été conclu durant mon absence, je crois, et je crains de ne pouvoir vous donner beaucoup de renseignements à ce sujet.

CONTRAT No. 34.

19609. Le contrat suivant, No. 34, a été conclu avec la compagnie de Transport du Nord-Ouest, et autant qu'il appert des soumissions et des documents qui se rapportent à l'arrangement formel, le but du contrat était le transport du matériel de Kingstón à St. Boniface, ou Emerson, ou des endroits intermédiaires. Outre les dépenses encourues en vertu de ce contrat, votre rapport de 1879 mentionne au chapitre du transport une quantité de 1,500 tonnes de plus : connaissez-vous quelque chose au sujet de cette transaction subséquente ?—Je crains de connaître peu de chose à ce sujet. Je vois deux autorités qui certifient l'achèvement de ces travaux ; l'une est datée du 29 mai, et l'autre du 30 septembre. Celle du 29 mai s'accorde, je n'en doute pas, avec la date où le contrat a été régulièrement conclu ; quand à la seconde je n'en sais rien.

CONTRAT No. 35.

19610. Le contrat suivant No 36, a été conclu avec MM. Cooper Fairman & Co., pour la livraison de fiches à Fort William et à Duluth : Avez-vous eu quelque connaissance de la transaction. Votre nom n'appert pas aux documents que nous avons devant nous ?—Non Je vois une annonce datée du 21 février, demandant des soumissions pour des fiches, et je vois une spécification imprimée portant la signature de M. Marcus Smith. Je suis sous l'impression que j'ai eu peu ou point à faire dans la transaction.

CONTRAT No. 38.

19611. Le contrat suivant porte le No 38, pour la conversion d'un hôtel en bureaux : Nous ne sachons pas que quelque chose demande des explications, mais si vous en avez à donner nous serons heureux de les recevoir de vous ?—Je ne puis vous donner aucun renseignement à ce sujet sans m'en enquérir moi-même.

19612. Mais d'après votre connaissance personnelle, vous n'avez aucun renseignement à donner ?—Non ; je n'étais pas alors en Canada.

CONTRAT No. 39.

19613. Le contrat suivant porte le No 39 ; il est conclu avec John Irving, pour le transport de rails de Vancouver à Yale ?—J'avais obtenu alors un congé d'absence, et je ne puis en conséquence donner aucun renseignement au sujet de ce contrat.

REMISE DES MA-
CHINES A
SELKIRK—
CONTRAT No. 40.

19614. Le suivant est le contrat No 40, conclu avec MM. Gouin, Murphy & Upper, pour la construction d'une remise des machines à Selkirk ?—Je fais la même réponse. (Jetant un coup d'œil sur le document.) Je ne suis pas tout à fait correct quand je dis que je n'ai eu rien à faire avec le contrat pour la remise des machines à Selkirk, en vertu du contrat No 40. Je constate qu'avant de partir j'avais assumé la responsabilité de ces spécifications. La spécification porte la date du 20 mai. Je devais alors être à Ottawa.

19615. Quant aux transactions subséquentes et à l'acceptation des travaux ?—Je n'avais rien à y voir ; je n'étais pas ici.

SOUSSIONS—
CONTRAT No. 41.

19616. Le contrat suivant, No. 41, a été conclu avec MM. Purcell & Cie, pour la construction d'une partie de la ligne principale ?—J'en sais quelque chose.

*Soumissions—
Contrat No. 41.*

19617. Ces travaux semblent avoir été soumis à la compétition publique au mois d'août, 1878, et le délai semble avoir été prolongé de temps en temps jusqu'au commencement de l'année suivante : vous rappelez-vous la cause de ces délais ?—Le 13 août, 1878, une annonce fut publiée dans les journaux demandant des soumissions pour certaines sections. On demandait entr'autres des soumissions pour la section qui s'étend entre la Rivière aux Anglais et Raleigh, distance de cinquante milles, et depuis Raleigh jusqu'à la rivière à l'Aigle, distance de soixante et huit milles, et depuis la Rivière à l'Aigle jusqu'à l'extrémité est du 15ème contrat, à Keewatin, distance de soixante et sept milles. Le 19 décembre suivant, deux semaines environ avant la réception des soumissions, on donna avis dans les journaux que le délai pour la réception des soumissions était prolongé jusqu'au 5ème jour de janvier, 1879, vu que l'on avait juger à propos de compléter les renseignements nécessaires pour les soumissionnaires.

Le délai fut prolongé afin d'obtenir des quantités plus précises.

19618. Ces renseignements additionnels devaient-ils être obtenus par l'entremise du département des ingénieurs, tel que vous le comprenez ?—Tel que je le comprends, oui.

19619. Par le moyen de nouvelles explorations ou de nouveaux examens : est-ce cela ce que vous voulez dire ?—Non ; je crois que l'on voulait obtenir des quantités plus exactes. A cette époque nous fûmes très étonnés de trouver que les premières quantités sur d'autres sections avaient été tellement exagérées, et nous voulions être plus particuliers pour les quantités que l'on devait dans le cas actuel soumettre aux entrepreneurs. Je crois que ce fut là le motif principal.

19620. Vous vous rappellerez probablement que cette partie du chemin non achevée entre les sections 25 et 15 a été offerte à la compétition de différentes manières, soient comme deux parties séparées ou comme un seul contrat : Pouvez-vous expliquer la raison qui a fait demander des soumissions de cette manière ?—Je pense bien que je le puis. Vous observerez que la première annonce à laquelle j'ai fait allusion, celle qui porte la date du 13 août, divisait toute la distance comprise entre la Rivière aux Anglais et Keewatin en trois sections. L'on croyait que si les travaux avaient été donnés de cette manière l'entrepreneur de la section du milieu serait à la merci des deux autres, et se serait trouvé grandement embarrassé, et l'on décida de diviser cette partie en deux sections au lieu de trois, de sorte que l'on pourrait opérer sur les deux sections des deux extrémités accessibles, et de fait, c'était là la seule manière possible d'agir ; ou bien il pourrait encore être plus avantageux de donner le tout à un seul entrepreneur, si l'on pouvait trouver un entrepreneur en état d'entreprendre le tout à un prix raisonnable. Les soumissions furent reçues le 30 janvier 1879.

CONTRATS Nos. 41
ET 42.

19621. Les soumissions furent désignées de différentes lettres, je crois, A, B, et C : A étant pour la section est de toute la distance, B, la section ouest, et C, toute la distance ?—Je pense qu'il en était ainsi. On avait préparé trois formules de soumissions, une formule de soumission était désignée par la lettre A pour la section qui s'étend de la Rivière aux Anglais à la Rivière à l'Aigle, 118 milles, la formule de soumission B, était pour la section qui s'étend de la Rivière à l'Aigle à Keewatin ; la formule de soumission C, était pour toute la section qui s'étend de la Rivière aux Anglais à Keewatin, 185 milles, et l'on reçut le 30 janvier des soumissions conformes à ces trois différentes formules.

Soumissions décrites par les lettres A, B, C.

*Soumissions—
Centrales Nos. 41
et 42.*

19622. Pouvez-vous expliquer les mérites relatifs des différentes classes de soumissions ; d'abord, la distance totale et les deux sections qui la composaient ?—Oui ; j'ai essayé de le faire dans un rapport à cette époque, en date du 1^{er} février.

Morse, Nicholson & Marpole, les plus bas soumissionnaires, pour les sections réunies qui devaient être terminées en 1882, pour \$5,699,707.

19623. La plus basse soumission pour la distance totale était-elle plus basse que les soumissions pour les deux sections séparées ?—La plus basse soumission pour les sections réunies était celle de MM. Morse, Nicholson & Marpole, pour \$5,699,707. La plus basse soumission pour la section 41 était celle de MM. Marks & Conmee, pour \$2,203,869 ; la plus basse soumission pour la section B, était celle de MM. Morse, Nicholson & Marpole, pour la somme de \$3,364,336 ; faisant en tout \$5,568,205. Je vous ai donné les chiffres révisés. Il y avait quelques légères erreurs dans quelques-unes de ces soumissions en calculant les détails ou dans les additions, mais je crois que l'on peut considérer les chiffres révisés comme exacts.

19624. Je comprends que ces chiffres que vous avez donnés jusqu'à présent, ne se rapportent qu'à l'achèvement des travaux en 1882, c'est-à-dire la période la plus longue ?—Ils se rapportent à l'achèvement des travaux en juillet 1882

19625. Mais, comme je le crois, il y avait une autre classe de soumissions pour l'achèvement des travaux à une époque plus rapprochée, mais dans la même forme que les soumissions A, B et C ?—Oui ; on avait demandé des soumissions pour l'achèvement des travaux, au moins pour livrer le chemin au trafic une année plutôt, à savoir, le 1^{er} juillet, 1881.

Soumission de MM. Morse, Nicholson & Marpole pour les sections réunies, devant être achevées en 1881, pour \$5,937,732.

19626. Vous rappelez-vous si cela a changé l'ordre relatif des soumissions ?—Je crois que oui. Les soumissions dans ce dernier cas avaient le rang suivant : pour les sections réunies, Morse, Nicholson et Marpole, \$5,937,732 ; pour la section A, Andrews, Jones & Co., \$2,239,525 ; et pour la section B, Morse, Nicholson et Marpole, \$3,467,568, en tout \$5,707,093.

Soumissions pour sections séparées moins élevées que pour les sections réunies.

19627. Alors, selon ce calcul, il appert qu'il serait plus économique pour le pays de donner les travaux pour chaque section séparément ?—En supposant que les travaux auraient pu être exécutés pour les prix, il aurait été plus économique de séparer les sections.

OTTAWA, mercredi, 20 avril, 1881.

Examen de SANDFORD FLEMING (suite) :

Par le Président :—

CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER—
CONTRAT No. 14.
Whitehead pour ses travaux sur le contrat 14 n'était pas un sous-entrepreneur, mais il agissait à la place de Sifton, Ward & Co.

19628. On a dit que les rapports de quelques journaux sur votre témoignage vous font dire que vous avez toujours nommé M. Whitehead comme le sous-entrepreneur de MM. Sifton, Ward & Cie., sur la partie est de la section 14. Si je me rappelle bien ce n'est pas là ce que vous avez dit, mais je serais heureux d'entendre maintenant tout ce que vous avez à dire à ce sujet, ainsi qu'une explication plus complète si vous la jugez nécessaire ?—Ce que j'ai voulu dire est tout simplement ceci : que M. Whitehead a exécuté les travaux en vertu du contrat 14, non pas sous les entrepreneurs originaires, mais cette partie des travaux lui avait été cédée par eux, cession qui avait été approuvée par le département. Il agissait en leur lieu et place.

19629. Voulez-vous dire que vous considérez qu'il agissait ainsi pour leur profit : qu'ils devaient toucher les paiements, ou une partie des paiements pour les travaux qu'il exécutait?—Non ; je veux dire qu'il agissait pour lui-même en vertu de leur contrat.

19630. De fait alors, il était un entrepreneur substitué, et non un sous-entrepreneur dans le sens ordinaire de ce mot?—Oui.

19631. Cette correction de votre témoignage est faite à votre demande à cause de ce que vous avez appris des rapports de quelques journaux?—Oui ; on m'a averti que j'avais fait une erreur en disant que M. Whitehead était un sous-entrepreneur sous MM. Sifton, Ward & Co., et ce que je voulais dire est tel que je viens de l'expliquer.

19632. A notre dernière séance, et immédiatement avant de nous sépa-
rer, nous étions à comparer les soumissions pour les sections A, B et C., soit séparément ou réunies, et soit pour l'achèvement des travaux en 1881 ou en 1882 : Pouvez-vous expliquer les mérites relatifs des différents systèmes, et pourquoi l'on a adopté celui qui a été adopté?—Tout ce que je me rappelle est ceci : les soumissions furent reçues ; elles furent ouvertes ; elles furent classifiées, et me furent transmises pour faire un rapport sur le système que je croyais préférable : Je fis ainsi. Si je me rappelle bien, je n'ai pas recommandé l'acceptation de la plus basse soumission. Mon expérience me dit qu'il n'est pas toujours expédient dans l'intérêt public d'accepter les plus basses soumissions. J'ai recommandé l'acceptation de quelque autre soumission, non la plus basse, et ma recommandation, je crois, n'a pas été agréée du gouvernement.

CONTRATS Nos. 41
ET 42.

19633. A part la question du prix, si je comprends bien, il y avait deux autres questions principales à considérer. D'abord, de savoir si les travaux pourraient être exécutés en vertu d'un seul contrat, ou en vertu de contrats séparés au moyen de sections séparées, c'était là une question. L'autre était de savoir si les travaux pouvaient être exécutés de manière à permettre la circulation des convois en 1881, ou en 1882 seulement. C'étaient là les deux questions principales qu'il fallait décider avant de juger des mérites relatifs des soumissions, et c'est à propos de ces deux questions principales que je désire que vous expliquiez d'abord le système que l'on a adopté?—Je savais en vérité qu'il était très important que la ligne fût ouverte à la circulation à l'époque la plus rapprochée possible, mais je jugeai qu'il était presque impossible de l'ouvrir pour le 1^{er} juillet 1881, à moins que les soumissionnaires ne fussent pas gênés sur la question pécuniaire. S'ils avaient le trésor public à leur disposition la chose aurait peut-être été possible ; mais je jugeai que la chose était impossible pour tous les entrepreneurs qui avaient soumissionné. Les prix, dans mon opinion, étaient trop bas pour pouvoir entretenir cet espoir, de sorte que je recommandai, si je me rappelle bien, qu'aucune des soumissions pour une courte période ne fût acceptée. Je croyais qu'il deviendrait nécessaire d'augmenter le prix du contrat, et qu'après tout les travaux n'auraient pas été achevés à l'époque fixée.

Considérant qu'il était impossible pour les entrepreneurs d'achever les travaux pour juillet 1881, il recommande de ne pas accepter de soumission pour une courte période.

19634. Ces soumissions dont vous avez parlé montrent que les prix pour la plus courte période étaient considérés plus élevés que les prix pour la plus longue période, et, si je comprends votre raisonnement, qu'un prix plus élevé serait probablement payé parce qu'ils avaient

Construction du chemin de fer—
Contrats Nos. 41
et 42.

entrepris de terminer les travaux sous le plus court délai, mais que la chose n'aurait pas été possible, et par conséquent l'on aurait payé un prix plus élevé sans aucun avantage correspondant pour le public?—Oui; et en outre cela, il y aurait eu désappointement. Le public se serait attendu à voir le chemin ouvert au trafic dans le plus court délai, et il ne l'aurait pas été. Je n'avais pas d'objection à ce que les entrepreneurs eussent un bon prix pour leurs travaux, mais j'aurais préféré qu'ils l'eussent honnêtement.

Si des hommes de capacité connu avaient soumissionné pour tous les travaux, il aurait mieux valu leur accorder le contrat pour le tout.

19635. Puis, quant à la seconde question importante, qui était de décider entre les deux modes de donner les travaux à l'entreprise, soit au moyen d'un seul contrat ou de deux contrats séparés?—Si j'avais connu des entrepreneurs, des hommes de ressources et d'énergie, qui auraient entrepris d'exécuter les travaux aux plus bas prix, j'aurais recommandé que toute la distance, 125 milles, leur fut donnée à contrat; mais, malheureusement, il y avait des soumissionnaires dont je n'avais jamais entendu parler, dont j'ignorais la compétence pour l'exécution des travaux, et je ne considérais pas prudent de la leur confier. Je craignais que si le contrat leur était accordé pour le tout ils n'eussent probablement failli à la tâche, et qu'ainsi on aurait perdu beaucoup de temps et le public en aurait souffert; c'est pourquoi je jugeai à propos de confier le contrat à d'autres personnes plus probablement en état de remplir leurs engagements. Ma recommandation à ce sujet est donnée dans mon rapport daté du 1^{er} février 1879. (Exhibit No 66.) Mon désir était de confier l'exécution des travaux à des hommes habiles et énergiques, de sorte qu'il y aurait une probabilité raisonnable que les travaux fussent achevés dans le délai spécifié, et à un prix aussi bas que possible, ce qui explique ma recommandation de mettre de côté les plus basses soumissions et d'accepter des soumissions plus élevées que les plus basses.

19636. En faisant une comparaison entre les prix offerts pour ces différents systèmes, les sections séparées auraient apparemment coûté moins cher que les sections réunies sous un seul contrat?—Je crois que dans ce cas-ci les plus basses soumissions pour les sections séparées étaient les mêmes que les soumissions pour toute la section.

19637. Pour l'une des sections séparées?—Oui.

19638. Celle de MM. Morse, Nicholson & Cie.?—MM. Morse, Nicholson & Marpole, étaient les plus bas soumissionnaires pour les sections réunies, c'est-à-dire pour l'exécution de tous les travaux, 185 milles. MM. Morse, Nicholson & Marpole, étaient les plus bas soumissionnaires pour la section B; mais ils ne l'étaient pas pour la section A. Leur nom ne se trouve pas sur la liste des soumissionnaires pour la section A, mais l'on croyait qu'ils entreprendraient volontiers l'exécution des travaux sur la section A pour la différence entre leur soumission pour B, et leur soumission pour A et B réunies.

Pour le contrat 42. (Sec. B.) Morse & Cie était \$700,000 plus bas que le soumissionnaire suivant.

19639. Ce qui serait revenu à leur donner leur prix pour le contrat?—Non; je croyais que leur offre pour la section B seulement était trop basse. Il y avait quelque chose comme \$600,000 ou \$700,000 de différence avec le plus bas soumissionnaire suivant. Les plus bas soumissionnaires qui venaient ensuite, soumissionnaires que je connaissais parfaitement bien, offriraient selon moi d'entreprendre les travaux à un prix aussi bas que n'importe qui, et j'étais convaincu que personne était en état de perdre \$600,000 ou \$700,000 sur ce contrat.

Construction du chemin de fer—
Contrats Nos. 41
et 42.

19640. En parlant comme vous le faites des travaux sur la section A, et de leur exécution par MM. Morse, Nicholson et Marpole, comment dois-je comprendre votre théorie : qu'ils l'auraient entreprise pour le prix ?—Que bien que leur nom ne fût pas sur la liste des soumissionnaires, la différence entre la section B, et les sections A et B, réunies faisait que leur prix pour la section A était peu élevé, mais pas beaucoup plus bas que le soumissionnaire suivant.

19641. Vous parlez maintenant de la différence entre l'offre faite par MM. Morse, Nicholson & Co, pour la section B., et l'offre de MM. Morse, Nicholson et Marpole pour les deux sections réunies, et vous dites que cette différence représenterait le prix qu'ils auraient accepté pour la section A seulement : est-ce là ce que vous voulez dire ?—Oui, je crois ; c'est ce que j'ai voulu dire. Ceci ne représente pas le plus bas prix pour la section A, ils se trouvent encore au-dessus de MM. Marks et Conmee, mais je pensais que MM. Marks et Conmee étaient bien trop bas.

19642. Voyons comment ce raisonnement affecte la transaction. Vous dites que vous supposez qu'ils auraient accepté volontiers cette différence entre les deux autres offres comme leur prix pour la section A : désiriez-vous qu'on leur offrit le contrat à ce prix ?—Oui.

19643. Leur a-t-on offert ce prix ?—Je crois que oui. Voici les expressions dont je me suis servi :

« J'aviserai le département de les relever de la section difficile des soixante ou soixante et dix milles à l'est de Keewatin, pour laquelle ils ont demandé un prix de \$3,464,336, et de leur laisser les autres 118 milles, à partir de la Rivière à l'Aigle jusqu'à la Rivière des Anglais ; ce contrat s'élèverait à la somme de \$2,235,371, et je suis d'opinion que ces travaux seraient assez considérables pour eux, et qu'il ne serait pas expédient de leur en confier plus, à moins que MM. Morse & Co., pouvaient prouver à la satisfaction du gouvernement qu'ils ont à leur disposition une plus grande somme d'habileté et de ressources que je ne leur en connais. »

Je constatai que leur prix pour la section A, \$2,335,000, n'était pas trop bas. Il était à peu près le même que ceux de bons entrepreneurs tels que MM. Dennis O'Brien, Wardrop & Ross, et J. R. MacDonell. Je puis dire que j'ai toujours trouvé imprudent de confier l'exécution de travaux pour un prix moindre que leur valeur. Si les travaux ne rapportent pas de profits ils ne seront jamais terminés d'une manière satisfaisante, et dans plusieurs cas il en a coûté beaucoup plus à la fin que si on avait d'abord accordé un prix raisonnable.

19644. Afin de faire appliquer cette règle au cas actuel il serait nécessaire que vous arriveriez à une conclusion sur ce que vous considérez un prix raisonnable pour ces travaux ?—Oui. Eh bien, je juge d'après les soumissions d'hommes comme ceux que j'ai nommés—Wardrop & Ross, J. R. MacDonell et Dennis O'Brien.

19645. Aviez-vous quelque autre moyen d'en arriver à une conclusion sur la valeur des travaux outre les offres de ces entrepreneurs bien connus ?—Je ne doute pas que oui. Mes souvenirs ne sont pas assez clairs pour décrire expressément les moyens que j'avais en ma possession, mais je n'ai aucun doute que j'en avais d'autres. J'avais probablement fait mes propres calculs.

Construction du che-
min de fer—
Contrats Nos. 41
et 42.

19646. Vous rappelez-vous, comme matière de fait, que l'on avait passé par cette procédure : que vous aviez estimé le coût probable des différents items, et le coût probable des travaux en entier, de manière à vous assurer si quelque soumission était trop basse ?—Eh bien, on observe presque invariablement cette méthode, je crois en conséquence que la chose a dû être faite dans ce cas-ci comme dans les autres.

19647. Est-il d'habitude de tenir un registre de ces calculs ?—Oh ! il est d'habitude de conserver tous les documents et les estimations que l'on fait. On ne dresse pas toujours des copies ; on ne les copie pas toujours dans le livre de correspondance.

Règle générale pour faire un calcul du prix des travaux, mais cette règle n'est pas toujours suivie.

19648. Avait-on adopté cette méthode pour ces autres travaux dans cette section du pays avant d'accepter d'autres soumissions : je veux dire, s'était-on assuré au moyen de données exactes le coût raisonnable des travaux ?—Je ne puis en dire plus que je l'ai fait. Je dis que cela a été la règle générale. Je ne puis dire qu'elle a été invariablement suivie ; je présume qu'elle l'a été.

19649. Pouvez-vous dire si l'on a suivi cette règle pour la section 13 ?—Je ne puis le dire positivement pour aucune section.

19650. Vous croquez que cela a été fait sur plus d'une section entre la Rivière Rouge et le Lac Supérieur ?—Je ne doute que la chose ait été faite dans chaque cas.

19651. Dois-je comprendre que vous dites que le Bureau des ingénieurs de ce Département s'était assuré, avant de se décider sur l'opportunité d'accepter une soumission, du coût probable des travaux d'autres sources de renseignements, et indépendamment des offres faites par les soumissionnaires ?—C'est là la règle générale.

Les recommandations du témoin n'étaient pas toujours suivies, ne l'étaient pas dans le cas actuel.

19652. Est-il arrivé que le coût probable ainsi estimé par le Département a servi de base à l'acceptation ou au rejet des soumissions dans quelques-uns des autres contrats indépendamment des prix relatifs des soumissionnaires ?—Je ne puis dire que les choses sont arrivées. On en a fait la base de toutes recommandations que j'ai crues à propos d'adresser aux ministres du jour, mais ces recommandations que j'ai faites n'ont pas toujours été adoptées. Elles ne l'ont pas été dans le cas actuel.

Il s'était assuré que les travaux ne pourraient pas être exécutés sur le contrat 42. par Morse, Nicholson & Cie.

19653. Pensez-vous que vous avez, en parlant ou en écrivant sur l'opportunité d'accepter quelques-unes des soumissions pour quelque contrat en particulier, avez-vous dit que les travaux coûteraient probablement plus ou moins que les prix spécifiés dans les contrats : de fait, avez-vous fait rapport sur le coût probable des travaux tel que vous vous en étiez assuré de la manière ci-dessus, en le comparant au prix des travaux demandé par les soumissions ?—J'ai dû, sans doute, m'assurer de la probabilité de l'exécution des travaux, sous n'importe lequel des soumissionnaires. Dans ce cas-ci je m'assurai que les travaux ne pourraient pas être exécutés par MM. Morse, Nicholson et Marpole pour la section B, et m'étant convaincu de ce point, je ne pouvais pas recommander au gouvernement d'accepter leur soumission pour cette section particulière.

19654. Je ne crois pas que vous ayez clairement saisi le sens de ma question [question répétée] ?—Si j'ai fait quelques rapports sur le sujet,

*Construction du chemin de fer—
Contrats Nos. 41
et 42.*

les rapports devront parler par eux-mêmes, mais la réponse est justement celle que je vous ai faite. Je n'ai pas d'autre réponse à donner.

19655. Eh bien, je dois rappeler votre attention au point de ma question, qui n'est pas de savoir si vous vous êtes convaincu ou non à ce sujet, mais vous étant convaincu, si vous avez fait un rapport formel à cet effet aux personnes qui devaient décider finalement si les soumissions devaient être acceptées ou non?—Je ne me souviens pas d'un rapport formel dans ce cas-ci, ni dans aucun autre cas, mais j'ai déclaré franchement mes vues au ministre, soit dans un rapport formel ou autrement. C'est là mon habitude invariable.

19656. Vous rappelez-vous si l'estimation que vous aviez ainsi faite servait de base à quelque recommandation, verbalement ou autrement, au ministre, que les soumissions sur quelque autre partie de ces travaux entre le Lac Supérieur et la Rivière Rouge devait ou ne devait pas être acceptée aux prix offerts par les soumissionnaires?—Je ne me le rappelle pas.

19657. Revenant à la question de savoir s'il était opportun de décider, d'abord, entre ces deux systèmes, c'est-à-dire, de donner les travaux pour toute la distance ou par sections, je conclus d'après votre rapport et par les chiffres que vous avez donnés, que l'octroi du contrat par sections aurait été plus économique si les travaux avaient pu être exécutés suivant les soumissions?—Les soumissions pour les sections séparées auraient coûté moins cher.

19658. Dois-je comprendre que, bien que les soumissions par sections fussent moins élevées, vous auriez préféré donner tout l'ouvrage, même à un peu plus élevé, à un entrepreneur qui aurait soumissionné pour le tout, s'il avait été un entrepreneur responsable et d'expérience?—Certainement.

19659. Pourquoi auriez-vous choisi ce système de préférence à celui des sections séparées?—Parce que cela aurait grandement simplifié les choses si nous n'avions eu affaire qu'à une seule personne au lieu de deux et l'entrepreneur lui-même aurait été en état de remplir son contrat d'une manière plus satisfaisante. Il aurait pu travailler à l'un ou à l'autre bout, à son choix. S'il avait trouvé son avantage de faire la plus grande partie des travaux en commençant par un bout il aurait pu le faire.

19660. En adoptant ce système de donner l'ouvrage pour toute la ligne, si on compare les soumissions, le pays aurait encouru une dépense d'environ \$131,000, plus élevée que par le système des sections séparées; est-ce votre opinion qu'il aurait mieux valu dans l'intérêt public d'adopter ce système, même s'il devait coûter cette somme de plus?—J'ai déjà dit que dans le temps je croyais que la soumission de M. Morse, Nicholson & Marpole était beaucoup trop basse. Je n'ai jamais cru qu'ils pourraient faire l'ouvrage au prix de cette soumission. Ils étaient environ \$700,000 plus bas que les autres soumissions pour cette seule section. Et ce seul fait me faisait douter s'ils étaient des hommes d'expérience.

19661. Vous faites allusion à leur soumission pour la section B?—Oui.

Construction du chemin de fer—

Contrats Nos. 41 et 42.

Ne croyait pas que Morse, Nicholson & Marpole pussent exécuter le contrat No. 42 pour le prix de leur soumission.

C'est pourquoi il a recommandé d'accepter l'offre plus élevée de Fraser, Grant & Cie.

19662. Dois-je comprendre que d'après les estimations que vous avez déjà données, vous vous êtes formé une opinion réfléchie que l'offre faite par Morse, Nicholson et Marpole était trop basse pour que l'ouvrage pût être fait d'une manière satisfaisante pour ce prix là?— Pour la section B? Je l'ai déjà dit. Je ne crois pas que l'ouvrage aurait pu être fait pour ce prix là.

19663. Alors, dois-je comprendre que dans l'intérêt public, votre opinion basée sur les mêmes estimations, est qu'il valait mieux accepter la soumission plus élevée de Fraser, Grant & Pitbaldo que celle de Morse, Nicholson & Cie?—J'ai recommandé d'agir ainsi pour la section B.

19664. Dites-vous encore, que dans l'intérêt public, c'était la meilleure marche à suivre?—Je n'avais aucun doute sur l'opportunité d'agir ainsi et il n'est rien survenu depuis pour me faire changer d'opinion.

19665. Je comprends aussi que vous vous étiez formé cette opinion plutôt sur certaines estimations faites par vous-même que sur la simple comparaison des soumissions?—Oui; je n'ai aucun doute qu'avant de faire aucune recommandation, j'ai fait quelques calculs sur le coût probable de l'entreprise.

19666. Dois-je aussi comprendre que, comme question de preuve, votre opinion que cette ligne de conduite était la plus avantageuse, est basée en partie, du moins, sur vos propres estimations du coût probable de l'entreprise?—Comme je l'ai déjà dit en réponse à une demi douzaine de question, je ne pouvais pas donner une autre réponse.

19667. En d'autres termes, je vous demande maintenant, si vous croyez que les estimations faites par vous du coût de cet ouvrage—section B, étaient suffisantes pour vous faire arriver à la conclusion qu'il était dans l'intérêt public que la plus basse soumission fût mise de côté et que celle de Fraser Grant & Pitbaldo fût reçue et acceptée?—Je n'ai aucune raison pour me départir des opinions exprimées dans mon rapport en date du 1^{er} février 1879.

19668. Veuillez indiquer cette partie de votre rapport qui concerne les premières estimations faites par vous, car je ne m'en souviens plus?—Je ne m'en souviens pas non plus.

19669. Ainsi en nous référant à votre rapport vous ne répondez pas à ma question?—Vous ne pouvez pas vous attendre à ce que je me rappelle tout ce que j'ai fait dans cette affaire, il y a deux ou trois ans.

19670. Non je ne m'attends pas à cela?—Je vous dit ce qui est la pratique ordinaire.

19671. Mais j'espérais que vous nous diriez que vous ne vous rappelez pas, si vous ne vous me rappelez rien?—Alors je dis que je ne me rappelle pas.

19672. Il appert qu'on n'a pas accepté votre suggestion de donner l'ouvrage sur une section à Morse & Cie., bien qu'ils ne fussent pas soumissionnaires, et cela à un prix plus élevé que Marks & Connee, les plus bas soumissionnaires, mais qu'au lieu de cela les soumissions ont pris le rang auquel elles avaient droit: Connaissez-vous ces personnes Marks & Connee personnellement?—Non. Si je me rappelle bien ils se sont associés avec les entrepreneurs actuels Purcell & Ryan, que je connaissais, et que je connais.

*Construction du chemin de fer—
Contrats Nos. 41
et 42.*

19673. Avant cette association vous rappelez-vous que vous vous êtes opposé au personnel de la première société de Marks & Conmee au sujet de leur position financière ?—Si j'ai fait quelque objection à ce sujet vous le trouverez dans mon rapport.

19674. Vous en souvenez-vous ?—Je ne me le rappelle pas.

Ne s'en souvient pas.

19675. Ainsi, vous croyez que tout ce qui est arrivé dans cette affaire, en tant que vous y êtes concerné, est consigné dans votre rapport ?—Oui ; tout ce qu'il était utile de noter a été noté dans le temps.

19676. Mais il m'est quelquefois nécessaire de poser des questions relativement à des choses que dans le temps on n'a peut-être pas jugé nécessaire de noter ?—Oui, mais je ne puis pas répondre avant de relire le rapport.

19677. Je demande si vous vous rappelez y avoir pris quelque part ?—Alors ma réponse sera très courte. Je ne me le rappelle pas.

19678. Je crois que vous connaissiez Purcell et Ryan avant leur association avec les soumissionnaires qui ont obtenu le contrat : vous rappelez-vous s'ils ont eu quelques entrevues avec vous au temps où le contrat a été accordé ?—Je crois qu'ils n'ont eu d'entrevues qu'avec le bureau du ministre. Je ne crois pas qu'ils soient venus à mon bureau plus d'une fois et je ne me rappelle d'aucune conversation qui aurait pu avoir lieu entre eux et moi.

19679. Vous rappelez-vous quelques faits qui aient pu les porter à s'associer ainsi avec Marks et Conmee.—J'entends quelques faits de la part du Département ?—Non je crois que toutes les négociations ont eu lieu au bureau du ministre avec le sous-ministre, ou le ministre lui-même d'une part et les soumissionnaires d'autre part. Ma responsabilité s'est bornée à ces rapports dont j'ai parlé, celui du 1er février et celui du 12 février. Je vous renvoie à la correspondance publiée dans un livre bleu en date de janvier 1880, dans lequel vous verrez que j'ai raison de dire que je n'ai rien eu à faire dans cette correspondance. Il n'y a pas de lettre de moi avant le 1er mars et cette lettre s'explique d'elle-même.

19680. Cela est à la page 11 du livre Bleu publié en 1880 ?—Oui ; cette lettre, je crois, a été écrite aussitôt que j'ai su que la soumission de Marks et Conmee pour la section A avait été acceptée, j'ai alors signalé une erreur dans leur soumission et j'ai suggéré qu'il vaudrait mieux les informer de cette erreur avant de leur faire signer le contrat. L'erreur m'a paru très importante pour eux. D'après la soumission ils étaient obligés d'extraire de la terre et de la transporter à une distance d'un mille ou un mille et trois quart pour 10 c. la verge.

19681. Cela comprenait l'excavation et le transport ensemble ?—Oui, pour cette longue distance, tandis que le prix pour extraire la terre seulement est de trois fois cette somme. Cette lettre est la seule de moi que je voie dans cette correspondance.

19682. Entendez-vous dire qu'ils ont décidé de ne pas rectifier ce que vous considérez être une erreur, mais de s'en tenir à leurs prix et de garder leur rang parmi les soumissionnaires ?—J'entends dire que le ministre a insisté pour qu'ils exécutassent le contrat strictement d'après

Mais le ministre a insisté pour leur faire exécuter le contrat d'après leur soumission.

Construction du chemin de fer—
Contrats Nos. 41
et 42.

leur soumission ou qu'ils se retirassent du concours. Ils ont exécuté le contrat. Par "ils" j'entends les entrepreneurs actuels, Purcell, Ryan & Marks.

19683. Quelle est la nature du pays où se trouve ces ouvrages?—Les deux sections A et B?

19684. Je parle actuellement de la section A?—La section A se trouve dans un pays sauvage, rempli de rochers, de lacs, de savannes et de forêts.

Le pays ressemble beaucoup à celui du contrat No. 25.

19685. Ressemble-t-il en général à celui où est situé le contrat No. 25?—Oui.

19686. Y a-t-il une différence entre l'extrémité est et l'extrémité ouest?—Il y a probablement moins de muskegs dans la section A que dans la section 25.

19687. Mais la partie attenante au contrat No. 25 à l'est, n'est-elle pas presque semblable à celle du contrat No. 25?—La nature du pays ne change pas rapidement, elle change graduellement.

19688. Alors la partie est de la section A repose sur un terrain presque semblable à celui de la section 25?—Presque semblable.

19689. Y avait-il beaucoup de muskegs?—Oui.

19690. Après l'expérience de l'ouvrage fait sur le contrat 25, savez-vous si on a accordé une attention spéciale à ce fait en préparant les estimations pour la section A?—Ce qui s'est passé sur la section 25 n'était pas encore bien connu lorsque j'ai préparé les spécifications. Si vous consultez ces spécifications vous verrez que je les ai préparées en 1878, je crois.

19691. Je me rappelle que les premières dates sont du mois d'août 1878. Cependant l'ouvrage n'a pas été accordé avant le commencement de 1879, pour que vous pussiez obtenir des informations et des détails complets pour renseigner les soumissionnaires?—Les spécifications sont datées du 30 novembre 1878 et les soumissions ont été reçues deux mois après.

19692. Le contrat No 25 est daté de juin 1876?—Oui.

Bien que le contrat 25 ait été accordé en juin 1876, on n'avait acquis aucune expérience relative aux muskegs qui put les guider dans le contrat de novembre 1878, dans un pays de muskegs.

19693. Il s'est écoulé plus de deux ans entre la signature du contrat No 25 et la préparation des dévis pour le contrat No 41: Je veux vous demander si pendant cet intervalle vous n'avez pas obtenu sur la nature du pays, et la qualité des matières à extraire, sur le contrat 25, certaines informations qui vous ont fait accorder une attention spéciale à ce genre d'ouvrage pour le contrat 41 ou la préparation des dévis?—Au temps de la préparation des dévis ou de la réception des soumissions, mon attention n'avait été attirée sur aucune particularité autre que ce qui a été publié pour l'information des soumissionnaires. Dans le temps j'ai eu soin de publier des informations très-complètes, afin que ceux qui se proposaient de faire des soumissions sussent bien à quoi s'en tenir. Une formule des conventions fut aussi imprimée et distribuée à ceux qui se proposaient de faire des soumissions. Les papiers suivants ont été fournis à tous ceux qui en ont fait la demande: la formule du contrat, et un mémoire d'informations en date du 30 novembre 1878, ainsi que des formules pour les soumissions A, B et C.

*Construction du chemin de fer—
Contrats Nos. 41
et 42.*

On a aussi publié une annonce imprimée au dos du mémoire et l'attention des entrepreneurs était spécialement dirigée sur cette partie. Les entrepreneurs ont aussi été avertis qu'ils pourraient voir les profils de la ligne, au bureau principal à Ottawa. Voici des copies de tous ces papiers.

19694. Sur la section 14 n'y a-t-il pas eu aussi beaucoup de ces travaux dans les muskegs?—Oui.

19695. Ce contrat a été accordé en avril 1875; voici sur quoi je désire appeler votre attention: vous dites dans votre déposition que la nature du pays était telle qu'il était presque impossible de se servir de la matière extraite des muskegs pour les terrassements; que cette matière se comprimaient et que les travaux sont devenus ainsi plus coûteux que si l'on avait payé le prix régulier pour les excavations dans la terre. Je désire savoir si, après que ces contrats 14 et 25 ont été accordés et exécutés en partie, l'attention du gouvernement a été appelée sur cette particularité du pays d'une manière suffisante pour l'engager à en avertir le public et à poser des conditions spéciales dans le contrat et les dévis qui s'y rapportent?—Je ne me rappelle pas qu'on ait appelé particulièrement mon attention sur ce point. J'étais sous l'impression que les papiers dont je viens de parler étaient suffisants pour que les dévis préparés d'après ces papiers comprissent toutes les conditions de l'ouvrage.

Le contrat No. 14 a été passé en avril 1875, il y avait dans cette section beaucoup de muskegs, cependant aucune attention particulière n'a été donnée à cette question.

19696. Alors avez-vous jugé nécessaire de faire des changements dans la forme des spécifications, et dans les informations que vous aviez déjà données au public, de manière à attirer plus particulièrement l'attention ou faire des conditions spéciales à ce sujet?—Si je l'ai jugé nécessaire, j'ai fait le changement. C'était un nouveau dévis et je ne me rappelle pas quels changements il contenait. C'est dans ce but que la spécification a été préparée.

19697. Pouvez-vous vous rappeler si à cette date la question des muskegs vous avait frappé de manière à attirer spécialement votre attention?—Cette spécification comprend un grand nombre de clauses, 96 en tout. Et je ne puis me rappeler à présent, quels changements ont été faits dans aucune des clauses.

19698. Pour le moment je ne parle pas des termes mêmes des clauses; je parle de l'impression qu'à produite sur vous la question des muskegs, et je veux savoir si vous vous rappelez si cette question vous a frappé de manière à vous faire juger nécessaire d'attirer spécialement l'attention des soumissionnaires sur cette particularité du pays?—Je ne me le rappelle pas.

19699. Comme vous dites que vous avez là les papiers j'aimerais que vous prissiez le temps de les regarder et de dire si vous y trouvez quelque chose qui diffère sur ce sujet des premières spécifications?—Je vois dans l'annexe un mémoire qui peut se rapporter à cela. Cette annexe ne fait pas partie du contrat; cela aurait du être, mais c'est une omission. Néanmoins c'était des instructions fournies aux entrepreneurs.

19700. Dites-vous qu'elles ont été fournies aux entrepreneurs ou aux soumissionnaires?—Elles ont été fournies aux entrepreneurs comme soumissionnaires. Elles ont été fournies à tous ceux qui demandaient des informations au sujet de l'ouvrage pour lequel ils faisaient des sou-

Construction du chemin de fer—
 Contrats Nos. 41
 et 42.

Il pense que les additions faites au mémoire excluent la terre de savane.

missions. Si vous voulez bien me prêter attention je lirai la clause No. 20 de ce mémoire qui a trait à la question :

“ Nous appelons spécialement l'attention sur la grande quantité de terre requise outre ce que l'on retirera du tracé de la ligne et des excavations locales pour compléter les terrassements, principalement sur la section qui s'étend de la Rivière à l'Aigle à Keewatin, tel qu'indiqué approximativement dans la cédule des quantités. Comme il sera impossible de compléter certaines parties des terrassements, on devra se servir en général de chevalets temporaires ou autres échafaudages pour la circulation des convois de matériaux. Le taux pour excavation dans une soumission doit comprendre tous travaux temporaires indiqués par la clause 31ème des spécifications. On appelle aussi spécialement l'attention au profil de la ligne où l'on donne tous les renseignements connus touchant la nature des matériaux disponibles pour la construction des terrassements. On observera que les localités que l'on a découvertes jusqu'ici et qui devront rapporter une quantité considérable de matériel, sont limitées. En conséquence, si l'on ne trouve pas d'autres localités plus appropriées, les transports seront extraordinairement longs aux endroits mentionnés ci-dessous, et les soumissionnaires pourront donner des prix spéciaux dans leur soumission pour leurs travaux ”

Puis l'on mentionne ici une série d'endroits éloignés des localités où il faudra probablement puiser les matériaux ; cette distance devant varier de un à seize milles dans un cas :

“ On appelle spécialement l'attention de ceux qui désirent soumissionner sur ce ; oint, vu que le maximum du taux de transport dans toutes les circonstances ordinaires est fixé par la 18ème clause des spécifications. Il est possible que l'on puisse trouver des matériaux à mesure que les travaux avanceront entre les endroits ci-dessus mentionnés, ce qui diminuerait ainsi la proportion des longs transports. ”

Puis suit l'indication d'autres endroits où l'on connaissait l'existence de matériaux propres au ballastage.

Mais il ne peut dire si le mémoire était rédigé de manière à indiquer les savanes, comme une particularité du pays.

19701. D'après vous, ce que vous venez de lire indique-t-il de quelque manière la particularité de la terre de savane ?—Cela indique que l'intention était qu'il ne fût pas fait usage de terre de savane — mais d'employer des matériaux tirés des puits d'emprunt et de les transporter au moyen de wagons ; ou plutôt il n'y est pas fait mention du tout de terre de savane. Le mémoire ne dit aucunement que l'on devait se servir de terre de savane.

19702. Dites-vous que cette clause était rédigée de manière à faire comprendre qu'il existait des savanes dans certaines localités ?—Je l'ignore. Je ne m'en souviens pas, cette clause a été préparée d'après les renseignements qui m'ont été fournis pour prévoir aux éventualités du contrat.

19703. J'ai compris, hier, que vous disiez qu'il aurait été à propos, vu l'existence de ces matériaux, et de la différence qu'il y avait entre ces derniers et ceux dont vous avez préalablement constaté l'existence dans d'autres parties du pays, que vous disiez qu'au lieu de suivre la règle ordinaire pour le mesurage des travaux dans les excavations, ils devaient être mesurés seulement dans les terrassements, et que l'on ne devait payer que pour la quantité trouvée dans ces terrassements, et rien de plus. Le but de ma question est de savoir si vous croyiez qu'il aurait fallu avertir les soumissionnaires qu'il y aurait lieu, dans certains cas, de s'écarter de la règle ordinaire, ou dans certaines parties du contrat, de manière à faire comprendre clairement que la règle ordinaire

*Construction du chemin de fer—
Contrats Nos. 41
et 42.*

ne devait pas être suivie dans cette localité particulière?—D'après les renseignements qui m'ont été fournis j'étais convaincu que les matériaux n'étaient pas ce qu'il fallait, et qu'il était désirable d'employer des matériaux plus convenables. C'est pour cela que l'on a préparé ce mémoire avec cet objet en vue.

19704. Voulez-vous dire qu'après que ces renseignements vous ont été fournis, vous aviez résolu que cette terre de savane ne devait pas être employée du tout?—Je ne m'étais pas arrêté à cette résolution; la question resta suspendue.

Après que le témoin eût appris la nature de la terre de savane, la question de savoir si oui ou non on en ferait usage, demeura suspendue.

19705. Alors où il est arrivé qu'on en a fait usage, quelle règle d'après vous aurait-on dû suivre?—La règle indiquée dans les instructions que je transmis peu après aux ingénieurs qui avaient la direction de ces sections.

19706. Vous voulez parler de vos instructions à M. Jennings?—Oui, et à d'autres ingénieurs; mais les copies des instructions transmises à M. Jennings ont été seules imprimées.

19707. Quelle est la date de ces instructions à M. Jennings?—Le 3 juin, 1879.

19708. D'après l'arrangement de ce contrat dans l'automne de 1878, ces instructions données en juin 1879, ne peuvent aucunement éclaircir la question?—Vous savez que dans cette partie du pays l'hiver sévit depuis le mois de mars jusqu'au mois de mai, du moins il est impossible d'y travailler le terrain pour les opérations de chemin de fer, surtout au commencement des travaux, et l'on n'y avait exécuté que peu ou point de travaux, je pense, quand ces instructions ont été transmises à M. Jennings et à M. Caddy.

19709. Mais bien que l'hiver sévisse à cette époque, les personnes de qui l'on demandait des soumissions dans l'automne de 1878 pouvaient alors comprendre une explication particulière quelconque à propos de la terre de savanes. Le point que j'essaie d'établir est celui-ci: si vous avez informé le public que l'on devrait se départir de la règle ordinaire à l'époque où l'on demanda des soumissions dans l'automne de 1878, et qu'il serait payé seulement pour la terre de savane telle qu'elle se trouverait dans le terrassement, et non au moment du transport?—J'ignore ce que d'autres ont pu comprendre, mais je sais moi ce que j'ai compris, c'est-à-dire que les travaux seraient payés à tant la verge, et d'après un certain taux indiqué dans le contrat.

19710. Mais vous avez dû comprendre si ces travaux devaient être mesurés dans l'excavation ou sur le terrassement?—C'était là une question qui était laissée à la décision de l'ingénieur, car si j'avais constaté que le mesurage des travaux fait d'une certaine façon devait pratiquement doubler le prix du contrat, il n'aurait pas été de mon devoir de faire le mesurage de cette manière.

19711. Avez vous compris que les entrepreneurs ne partageaient pas votre manière de voir à ce sujet?—A cette époque là?

19712. En n'importe quel temps avez vous compris que votre opinion n'était pas partagée par les entrepreneurs?—Je crois que la chose est probable. Il n'est pas à ma connaissance que j'aie entretenu des correspondances avec les entrepreneurs.

Construction du che-
min de fer—
Contrats Nos. 41
et 42.

19713. Par conséquent, je vous demande si vous avez jugé à propos de rendre la chose plus claire qu'auparavant en appelant l'attention des soumissionnaires dans l'automne de 1878 sur la condition particulière du pays, et sur la manière particulière dont le mesurage devait être fait? —Je ne m'étais pas consulté avec les entrepreneurs quand ces documents ont été préparés pour l'usage du public avant la réception des soumissions—du moins la chose n'est pas à ma connaissance—et ces documents ont été préparés d'après des renseignements qui m'ont été fournis par ceux qui agissaient sous moi en qualité d'assistants-ingénieurs, pour pourvoir aux éventualités, comme je crois qu'ils y pourvoient en effet.

Il ne peut dire si, dans l'automne de 1878, il s'éleva un différend entre le témoin et les entrepreneurs quant à la manière de mesurer la terre de savane.

19714. Comprenez-vous qu'il se soit élevé quelques difficultés ou différence d'opinion dans l'automne de 1878, entre les ingénieurs du gouvernement ou vous-mêmes comme leur chef d'une part, et les entrepreneurs ou quelques-uns d'entre eux, d'autre part, quant au mode de mesurer les matériaux tirés des savanes, alors qu'on transportait ces matériaux des excavations sur les terrassements?—Je ne puis le dire. Je n'étais pas bien au fait de la question alors. J'étais justement de retour d'un long congé d'absence.

19715. Voulez-vous dire alors que n'étant pas au fait de la question il en est résulté qu'elle n'a pas été incluse dans le nouvel avis au public? —Je l'ignore réellement. Je ne puis le dire. La chose n'est pas impossible, que si j'avais su ce que je sais maintenant, que j'aurais prêté à la question une grande attention, et que j'aurais exposé les vues que j'entretiens maintenant sur la spécification. Il n'y a aucun doute là-dessus.

19716. Y a-t-il autre chose relativement à cette section particulière que vous croyez nécessaire d'expliquer—je veux dire la section 41?—Je n'ai rien à dire de plus.

SOUSSIONS—

CONTRAT No. 42.
Il connaissait Fraser et Pitblado de qui il s'était formé une haute opinion comme entrepreneurs.

19717. Maintenant, à propos de la section 42, quelquefois appelée section B., qui vient ensuite, je désire appeler votre attention sur une partie de votre propre rapport au sujet de cette section et de la section A. à la page 3 du rapport imprimé en 1879, marqué 43 m, rapport auquel vous avez fait allusion; vous mentionnez, je crois, la société Fraser, Grant & Pitblado, de New-Glasgow, et vous en parlez en termes favorables; connaissiez-vous cette société auparavant?—Non, je ne connaissais pas ces messieurs comme associés, mais je connaissais Fraser comme entrepreneur et Pitblado comme un autre entrepreneur. Je ne connaissais pas Grant. Je m'étais formé une très haute opinion de Fraser et Pitblado comme entrepreneurs.

19718. Avaient-ils exécuté des travaux sous votre direction?—Oui, et ils les avaient bien exécutés et avec énergie, et l'on n'avait pas beaucoup d'embaras avec eux après l'exécution des travaux.

19719. Connaissez-vous quelques autres personnes influentes qui avaient une opinion favorable de ces entrepreneurs, qui partageaient cette opinion avec vous, ou étiez-vous seul de cette opinion?—C'était à mon opinion à moi. J'ignore si j'ai consulté quelqu'un sur leur compte, mais ils sont bien connus.

19720. A présent, je désire savoir si cette opinion que vous aviez était une opinion indépendante, ou si vous l'avez conçue à la suite de quelque consultation, conversation ou discussion avec quelque autre

*Soumissions—
Contrat No. 42.*

personne?—Mon opinion était entièrement indépendante de celle de toute autre personne. Je les connaissais probablement alors mieux que toute autre personne à Ottawa.

19721. Vous rappelez-vous si leurs noms vous ont été mentionnés par quelque personne?—Je ne me rappelle pas. Le nom a été suggéré par la soumission elle-même.

19722. C'est là difficilement une personne : je désire savoir si quel- Aucune influence n'a été employée en faveur de MM. Fraser, Grant et Pitblado.
qu'autre personne, particulièrement quelque membre du Parlement, vous a mentionné ces noms comme des personnes à qui il serait désirable d'accorder le contrat?—Je ne me rappelle pas avoir entendu mentionner spécialement leurs noms, plus que tout autre nom. Les noms étaient sur une feuille de papier et ils furent examinés, mais je ne me rappelle aucune mention particulière de ces personnes.

19723. Vous rappelez-vous que quelque membre du Parlement vous ait dit qu'il aurait pour agréable, ou que d'autres membres du Parlement aurait pour agréable, l'octroi du contrat à ces personnes?—Je ne me rappelle aucune telle déclaration. Leur soumission était vue d'un bon œil de la part de M. Marcus Smith aussi bien que de ma part. Je le vois par son rapport.

19724. Dans ma dernière question je ne parlais pas tant des mérites de la soumission que je m'efforçais de découvrir si l'on avait employé quelque influence personnelle de manière à ce qu'un rapport favorable fût fait au département sur le compte de ces hommes?—Je n'en ai aucun souvenir. Le ministre désirait naturellement voir les travaux confiés à de bons entrepreneurs, et je n'hésite pas à dire que j'ai parlé favorablement de ces entrepreneurs, comme je les connaissais ; mais c'est là tout ce que je me rappelle. Je ne me rappelle pas que le ministre ou toute autre personne ait spécialement exprimé le désir de leur accorder le contrat, si ce n'est en conséquence du fait que je les avais recommandés comme de bons entrepreneurs. Le témoin est certain qu'il a parlé favorablement de ces hommes.

19725. Je ne me rappelle pas que dans aucun des documents qui sont sur cette table vous soyez représenté comme ayant pris une part quelconque dans la négociation après ce rapport qui leur valut une part dans l'entreprise : vous rappelez-vous quelque chose de cette sorte, c'est-à-dire que vous ayez pris quelque part aux négociations qui se sont terminées par l'octroi du contrat à ces messieurs?—Je ne me rappelle pas avoir pris une part quelconque aux négociations. Un assez long délai s'écoula, pendant lequel le secrétaire, le ministre et diverses autres personnes se télégraphiaient et s'écrivaient mutuellement. La correspondance se trouve en entier dans ce Livre Bleu en date de janvier, 1879. Je ne crois pas avoir pris une part quelconque dans les négociations.

19726. Il semble qu'en accordant finalement ce contrat, le temps était considéré être d'une grande importance, et je remarque que la dernière partie de votre rapport parle de ce sujet : seriez-vous assez bon d'expliquer quelles étaient les difficultés du pays, et pourquoi le temps était considéré une chose aussi importante que vous dites?—Je savais que les années précédentes nous avions été empêchés de nous approvisionner de vivres pour les explorateurs par la prompte disparition des chemins d'hiver, et je croyais de mon devoir de faire remarquer cette difficulté au ministre, pour hâter, autant que possible, l'octroi du contrat, et CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER. Le temps est d'une grande importance afin d'avoir les provisions avant la fin de l'hiver.

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

permettre ainsi à l'entrepreneur, quel qu'il fût, de se procurer tous les approvisionnements possibles avant la fin de l'hiver ; cela explique pourquoi je parlais de la question du temps dans mon rapport du 1^{er} février. Je savais très-bien que si l'entrepreneur ne pouvait se procurer ses approvisionnements ou du moins une partie condisable, pendant les chemins d'hiver, il serait presque impossible de se les procurer durant l'été à cause de l'absence des chemins, et d'autres communications. Il n'y avait pas de foin dans le pays ; il n'y avait pas d'avoine, et rien que ce soit pour la nourriture des hommes ou des chevaux, et il n'y avait pas d'autres moyens de se les procurer qu'avec les chevaux.

Le commencement de mars, trop tard pour se procurer les provisions.

19727. Quand vous avez ainsi parlé du peu de temps pour se procurer les approvisionnements, c'était un mois avant que l'on disposât finalement du contrat. Que disiez-vous alors à propos de la nécessité d'opérer avec hâte : disons le commencement de mars ?—Je disais que la saison était alors trop avancée pour avoir le temps ensuite de se procurer une quantité raisonnable de provisions. J'étais convaincu qu'il serait en quelque sorte injuste envers l'entrepreneur, quel qu'il fût, de retarder l'exécution du contrat jusqu'à ce que les seuls moyens de se procurer des provisions, tant pour les hommes que pour les chevaux, lui eussent échappé, attendu qu'il était tenu, en vertu du contrat déjà préparé et imprimé, de terminer les travaux dans un délai spécifié.

Il aurait été plus conforme aux intérêts du public, que le contrat ait été conclu un mois plus tôt.

19728. A part ce qui pouvait intéresser l'entrepreneur personnellement, comment pensez vous que que l'extension du délai pour la conclusion du contrat jusqu'en mars—le 3, 4 ou 5 mars—aurait pu affecter les intérêts publics ?—Je crois qu'il aurait bien mieux valu dans l'intérêt du public que le contrat eût été conclu un mois plus tôt. Les travaux seraient aujourd'hui plus près d'être complétés, et le plus tôt ils sont complétés, le mieux c'est dans l'intérêt du public.

19729. C'était suggérer qu'il aurait été préférable de faire quelque chose qui n'a pas été fait ; mais je parle maintenant de l'époque où il existait une opportunité de prolonger le délai pour la réception des soumissions, ou de le refuser quand il y avait option, de fait, au commencement de mars, 1879. Je demande maintenant quel résultat pour les intérêts publics auraient eu, dans votre opinion, l'extension du délai pour la conclusion du contrat ?—Je ne puis que difficilement le dire maintenant. Je ne me souviens pas de toutes les circonstances. La chose demanderait quelque peu de considération. L'extension du délai jusqu'au premier mars n'aurait pas affecté les intérêts publics de la même manière que si le contrat avait été conclu un ou deux mois plus tôt, parce que le temps propice pour se procurer des provisions était expiré, ou était sur le point de l'être.

Les chemins d'hiver dans le pays où se trouvait située cette section, disparaissent vers le milieu de mars.

19730. A quelle époque les chemins d'hiver disparaissent-ils dans cette partie du pays ?—Je crois que c'est vers le milieu de mars : Pas toujours à la même époque, mais ils y deviennent très-mauvais au commencement du printemps, à cause de la grande force du soleil, et du beau temps.

19731. Avez-vous jamais pris en considération la question suivante : S'il aurait été avantageux pour le public de prolonger le délai jusqu'à environ le 5 mars, 1879, en faveur de Andrews, Jones & Cie., qui demandait un plus long délai que celui qu'on leur avait accordé pour faire leur dépôt ?—Je ne crois pas que cette question m'ait été soumise,

et s'il me fallait répondre maintenant, il me faudrait la prendre de nouveau en considération.

19732. Vous avez dit, je pense, qu'une bonne partie de cette région était couverte d'eau : comment ce fait affecterait-il les moyens de transport après le commencement de mars?—Comme je l'ai dit tout à l'heure, la glace qui couvre les cours d'eau devient mauvaise après le milieu de mars ; mais pas toujours à la même époque.

19733. Sans parler de la différence qui peut exister entre une année particulière et la moyenne des années, que diriez-vous de l'opportunité de prolonger le délai pour la conclusion du contrat jusqu'après le 5 de mars d'une année quelconque?—J'ignore s'il y aurait une grande différence après le 5 mars, entre la conclusion immédiate du contrat et son ajournement à une ou deux semaines. Les chemins d'hiver vous seraient de très peu d'utilité avant que vous puissiez transporter vos provisions dans le voisinage des travaux pendant l'hiver. Je dois sans doute ajouter, que pour certains hivers les chemins d'hiver pourraient exister un mois de plus.

19734. Connaissez-vous ce qui en est pour cet hiver?—Je crois que les chemins d'hiver ont existé cette année jusqu'à tout récemment.

19735. Que voulez-vous dire, par tout récemment?—Jusqu'à il y a une quinzaine de jours, je crois. Si je ne me trompe, les lacs y sont encore gelés, bien que la glace ne soit pas solide. Voici une lettre de M. Lynch, l'un des ingénieurs sur la section 42, en date du 9 avril, et dans laquelle il dit : " Nous avons encore des chemins d'hiver, mais la glace n'est pas trop sûre, et le portage se découvre. " Ce qui montre, qu'à tout événement, les chemins d'hiver ont duré jusqu'à tout récemment.

En 1880, les chemins d'hiver ont duré jusqu'en avril.

19736. Outre votre rapport en date du 1^{er} février, 1879, touchant l'époque à laquelle les opérations auraient dû commencer si possible : vous rappelez-vous si vous avez fait quelques communications verbales au ministre ou à toute autre personne qui pouvait contrôler la question?—Je ne me rappelle pas distinctement, mais j'ai pas le moindre doute que j'ai insisté plus d'une fois sur ce sujet.

Il pense avoir insisté auprès du ministre sur l'importance d'une prompte décision.

19737. Quel sujet voulez-vous dire?—Au sujet de l'écoulement du temps propice pour se procurer les provisions.

19738. Voulez-vous dire que vous avez représenté qu'on ne devrait pas perdre de temps?—Je vis probablement le ministre pour d'autres affaires, et cette question aurait pu venir sur le tapis, et je lui aurais dit : " Je suis extrêmement chagrin que cette affaire n'ait pas été réglée, parce que notre hiver s'en va, et nous n'aurons plus d'occasions propices de nous procurer nos provisions jusqu'à l'hiver prochain. " Je ne doute pas avoir très souvent exprimé ces vues.

19739. Le ministre, en donnant son témoignage, déclare que vous insistiez sur le fait que l'hiver s'en allait, et qu'à cette époque à peu près la perte d'une semaine pouvait entraîner la perte d'une année : c'est là la substance de ce qu'il a dit sur la question?—Je ne me souviens pas lui avoir écrit une note. Je crois cependant que je lui écrivis une note pendant qu'il était au Conseil un jour, alors que l'on y discutait quelques-uns de ces sujets, afin d'appeler l'attention de quelques-uns de ses collègues sur la grande urgence qu'il y avait de prendre une décision ; et je crois avoir employé l'expression que la perte d'une semaine pouvait en réalité entraîner la perte d'une année.

Construction du che-
min de fer—
Contrat No. 42.

19740. Quant à la manière dont les travaux ont été exécutés en vertu du contrat No. 42, votre attente s'est-elle trouvée réalisée en considérant le caractère de ces entrepreneurs?—Le contrat leur fut enlevé, je pense, et fut donné aux entrepreneurs actuels, Manning, McDonald, McLaren et Shields. Je devais vous dire que cet été là j'étais absent du Canada. Je fus obligé d'aller en Angleterre, pour affaires publiques avec trois ministres, Sir John MacDonal, Sir Leonard Tilley et Sir Charles Tupper. Je me trouvai en conséquence dans l'impossibilité d'inspecter les travaux, comme j'aurais beaucoup désiré le faire cette année là, et je ne pus me rendre sur les lieux pour diverses raisons—pour diverses raisons publiques—qu'à une époque avancée de la saison, ce qui fait qu'il ne m'est guère possible comment les travaux ont été exécutés durant l'été. J'arrivai sur les lieux au mois d'octobre et j'inspectai soigneusement la section; j'avais l'intention de poursuivre mon voyage sur toute l'étendue des sections 42 et 41 jusqu'à la Baie du Tonnerre, mais en arrivant à Rossland, je reçus une dépêche me rappelant à Ottawa.

19741. Y a-t-il autre chose à propos de ce contrat pour la section B, No. 42, qui selon vous aurait besoin d'explication, où à propos de quoi vous désireriez continuer votre témoignage?—Je ne vois rien dans le moment.

CONTRAT No. 43.

19742. Le contrat qui suit porte le No 43. Il a été conclu avec Upper & Cie, pour l'équipement de l'embranchement de Pembina; ce contrat me semble n'être qu'un arrangement temporaire, pour l'espace de neuf mois environ: y a-t-il quelque chose relativement à ce contrat que vous désireriez expliquer, ou que vous considérez nécessaire de déclarer dans votre témoignage?—Rien que je sache.

ACHAT DE RAILS.
CONTRATS Nos.
44-46.

Ce qui donna lieu à
ces contrats.

19743. Le contrat suivant No 44, concerne les rails achetés de la *West Cumberland Co. of England*: vous rappelez-vous les circonstances qui ont donné lieu à ce contrat?—Je me rappelle qu'il devint nécessaire de se procurer des rails, mais je n'ai pas dans le moment les circonstances présentes à la mémoire. Je reçus instruction de télégraphier à une personne en Angleterre, à M. Reynolds, pour m'assurer du prix auquel on pouvait livrer des rails à Montréal—je parle d'une quantité limitée—je pense que c'est environ 5,000 tonnes. Il répondit le jour suivant, c'est-à-dire le 18 juin 1879, qu'ils pourraient être livrés vers la fin du mois suivant et dans le cours du mois d'août, pour £5 sterling, à condition que la commande fût transmise tout de suite. Après avoir communiqué cette dépêche au ministre, je reçus instruction de télégraphier de nouveau à M. Reynolds de recevoir des soumissions pour cinq mille tonnes livrées à Montréal, avant le 15 août, et je le priai de télégraphier le nombre des soumissions, et les plus bas prix pour les rails et les attaches manufacturés d'après le modèle de rails que nous avons adopté. Quelques jours plus tard, savoir le 21 juin, M. Reynolds répondit qu'il avait reçu onze soumissions, et que le plus bas prix pour les rails livrés à Montréal le 15 août était de £5. Le même jour il reçut instruction de transmettre une commande pour les rails et les attaches, et de remettre aux manufacturiers le modèle, et de voir à leur due inspection. Des contrats furent subséquemment conclus avec la *West Cumberland Iron and Steel Co.*, pour fournir 2,000 tonnes de rails à £4 19s la tonne; avec la *Barrow Hamatiie Steel Co.*, pour 1,500 tonne de rails, au prix de £5 sterling la tonne; avec la *Ebbw Vale Steel, Iron and Coal Co.*, pour 1,500 tonneaux de rails, à £5 ster-

5,000 tonnes, de
£4 19s à £5 la
tonne.

*Achat de rails—
Contrats Nos. 44-46.*

ling la tonne, le tout livré à Montréal, y compris la quantité requises d'attaches et d'éclisses. Ces trois contrats portent les Nos 44, 45 et 46. La nécessité d'avoir ces rails me semble avoir été démontrée dans un rapport que j'adressai au ministre le 17 juin de cette année (Exhibit No. 160). Dans ce rapport je donne au ministre la quantité de rails déposés en différents endroits, et la quantité qui serait requise pour exécuter les contrats qui étaient alors conclus. Il ressortait de ces chiffres que l'on avait besoin d'une quantité considérable de rails—environ 25,000 à 30,000 tonnes, et comme il fallait un certain temps pour transporter ces rails du port de mer le plus proche, Montréal, à l'endroit où ils étaient requis, ou jugea à propos d'en commander une partie immédiatement, comme je viens de le dire.

*Nécessité des rails
démontrée dans le
rapport du témoin
adressé au ministre,
le 17 juin 1879.*

19744. La première correspondance sur ce sujet entre le département et M. Reynolds de Londres (Exhibit No. 159) a été produite devant nous; avez-vous jamais vu et examiné cette correspondance?—La correspondance a été transmise par mon secrétaire, selon toute probabilité, au secrétaire du ministère des chemins de fer et des canaux.

19745. Pensez-vous que le système adopté dans cette occasion par M. Reynolds, recevant des offres pour rails par lettres privées au lieu de les livrer à la compétition publique, fût conforme aux intérêts publics?—Je crois qu'il est arrivé à la même fin. Il se mit en communication avec les meilleurs établissements manufacturiers de l'Angleterre, à peu près onze en tout, je crois.

19746. Autant que vous pouvez vous en souvenir, avez-vous jamais eu occasion d'être mécontent de ces arrangements pris par lui au nom du gouvernement?—Non.

*Il n'a pas de raison
d'être mécontent des
arrangements pris
par Reynolds.*

19747. Croyez-vous maintenant que c'étaient dans les circonstances les meilleurs arrangements possibles dans l'intérêt du public?—Je crois que ces arrangements étaient les meilleurs possibles. Je n'ai aucune raison de penser autrement.

19748. Par rapport à ces trois contrats que vous mentionnez il y en avait un autre pour des boulons et des écrous, qui devaient probablement être employés avec ces mêmes rails; ce contrat porte le No 47, et, si je comprends bien, a été conclu de la même manière que les précédents, vos remarques s'appliquent-elles également à ce contrat?—Oui, elles s'appliquent au contrat No 47; ces boulons et ces écrous ont été précisément obtenus de la même manière et dans le même temps. Je vois que les contrats pour les rails ne comprennent pas les boulons. Les boulons devaient être fabriqués à un autre établissement. Les éclisses ont été fournies avec les rails, mais non pas les boulons et les écrous.

*BOULONS ET ÉCROUS.
CONTRAT No. 47.*

19749. Le système adopté par M. Reynolds, quant aux boulons et aux écrous, a-t-il été aussi satisfaisant, selon vous, que le système suivi pour les rails?—Je le crois.

Contrat satisfaisant.

19750. Vous rappelez-vous quelque chose relativement à ce contrat qui nécessite d'autres explications?—Je n'ai jamais entendu formuler de plaintes, et je n'ai pas de raison de croire qu'on ait obtenu ces boulons et ces écrous d'une manière inconvenable.

19751. Le contrat suivant No 48, pour la construction d'une partie de la ligne principale, a été conclu avec M. John Ryan; ces travaux semblaient avoir été donnés au moyen de soumissions publiques; Avez-vous pris part à la conclusion de ce contrat?—Le gouvernement

*SOUMISSIONS.—
CONTRAT No. 48.*

Soumissions—
Contrat No. 48.

décida de construire une section de 100 milles à l'ouest de la Rivière Rouge dans le Manitoba, et l'on demanda des soumissions par la voie des journaux le 16 juin, 1879. Les soumissions devaient être reçues le premier août suivant. Un mémoire ou plutôt un mémorandum fut transmis aux soumissionnaires. Ce document porte la date du 16 juin, même date que l'annonce dans les journaux, et tous les faits connus au sujet du pays y étaient mentionnés. L'exploration se faisait alors. Les soumissions furent reçues, mais je n'étais pas alors à Ottawa, j'étais à Londres. Le résultat des soumissions fut communiqué au ministre et à moi-même à Londres. Peu après, le contrat fut conclu, je crois, avec M. John Ryan. Il appert de l'extrait des soumissions qui m'a été remis entre les mains (Exhibit No 131) que les soumissions ont été reçues le 1^{er} août et ouvertes par M. Trudeau, M. Smellie et M. Burpe. Le 8 août, M. Smellie fit rapport sur la matière à l'hon. M. Pope, qui agissait alors comme ministre des chemins de fer et des canaux.

Smellie fait rapport sur les soumissions à l'hon. J. H. Pope.

19752. Je comprends que M. Smellie agissait en votre absence comme le principal ingénieur du département ici?—Dans le bureau ici. Le rapport donne des renseignements complets sur le sujet. Il paraîtrait d'après ce rapport que M. W. C. Hall, des Trois-Rivières, avait envoyé la plus basse soumission. Dans le dernier paragraphe du rapport de M. Smellie je trouve ces mots :

Contre Hall.

" Prenant toutes ces choses en considération, je suis d'opinion que M. Hall n'a ni l'habitude, ni les connaissances ou les ressources nécessaires pour exécuter ces immenses travaux, et je ne crois pas qu'il soit à propos que le gouvernement lui accorde le contrat."

Je trouve que la correspondance est imprimée à la page 44 et aux pages suivantes du Livre Bleu, daté en janvier, 1880, relativement aux soumissions depuis janvier, 1879, et j'y trouve une lettre de M. Hall lui-même, qui est très courte et que je puis lire. Elle est datée du mois d'août, 1879, le même jour que la lettre de M. Smellie adressée à l'Hon. Ministre des Travaux Publics et des chemins de fer :

Hall se retire, n'est pas prêt à faire son dépôt.

" Comme c'est la première fois que je soumissionne pour des travaux publics, j'ignorais que mon dépôt devait être prêt immédiatement, et comme j'ai des associés intéressés dans l'affaire, bien que leurs noms n'apparaissent pas dans la soumission, et ne pouvant pas les rencontrer ici avant quelques jours, étant informé de plus que les spécifications ont été changées, je me trouve dans l'impossibilité d'accepter le contrat, espérant que vous prendrez ces circonstances en considération, et que le dépôt que j'ai déjà fait ne sera pas confisqué."

W. C. HALL,

" Chemin de Fer de Colonisation de Winnipeg."

Puis suivent d'autres lettres qui ont eu pour résultat l'octroi du contrat à John Ryan.

Le témoin n'a pris aucune part à ce contrat.

19753. Avez-vous pris quelque part à ces négociations?—J'étais absent. Je n'y ai pris aucune part.

Smellie.

Examen de W. B. SMELLIE (suite) :

Par le Président :—

19754. Relativement à ce contrat No. 48, vous paraissez avoir fait un rapport à l'effet que M. Hall n'était probablement pas en état de

*Soumissions—
Contrat No. 48.*

remplir sa soumission, et que vous aviez eu avec lui une entrevue : pouvez-vous, d'après ce que vous vous rappelez, rapporter la substance de votre entretien avec M. Hall lors de cette conversation ?—La substance de l'entretien que j'eus avec M. Hall est donnée dans ce rapport, et est comme suit :

“ J'ai eu une entrevue avec M. Hall, qui a été manlé ici par rapport à sa soumission. Il déclare qu'il ne peut donner que peu de renseignements sur ce qui fait la base des prix qu'il demande, quelques autres personnes qu'il nomme ayant pris une part active dans cette affaire. M. Hall dit que depuis quelques années il a été employé sur des travaux de chemin de fer, et qu'il est présentement contre-maitre de la pose des rails et du ballaste sur l'embranchement des Piles, du chemin de fer du gouvernement de Québec, sous M. McGreevy. Je ne connais pas personnellement M. Hall, mais j'ai communiqué avec l'ingénieur des chemins de fer du gouvernement à Québec pour savoir s'il connaissait quelque chose des capacités ou des ressources de M. Hall, et il répond qu'il n'en a jamais entendu parler.”

Rapporte contre Hall.

19755. Vous rappelez-vous si, lors de cette entrevue avec M. Hall, vous saviez qui était le plus bas soumissionnaire après lui ?—Oh, oui.

19756. Savez-vous si vous avez communiqué ce nom à M. Hall, où s'il le savait alors ?—Je ne le crois pas. Dans tous les cas, je ne lui ai pas communiqué.

19757. Dans cette lettre du même jour au ministre, il donne entre autres, une raison du désir qu'il avait de se retirer, c'est qu'il ne savait pas qu'il devait être prêt tout de suite pour son dépôt ; maintenant, dans votre rapport à ce sujet, vous n'avez fait aucune remarque sur le fait que son dépôt n'était pas prêt : savez-vous si vous lui avez dit quelque chose alors pour lui faire comprendre que s'il acceptait le contrat il lui faudrait immédiatement faire son dépôt ?—Non.

19758. Savez-vous s'il a conçu cette idée après quelque entretien, soit avec vous ou quelqu'autre membre du département en votre présence ?—Je pense que le sous ministre a pu le lui dire.

19759. Vous rappelez-vous s'il a eu une entrevue avec le sous ministre ?—Oui ; je sais qu'il a eu une entrevue avec le sous ministre.

18760. Etiez-vous présent à cette entrevue ?—A une partie, je pense.

19761. Avez-vous entendu le sous ministre lui communiquer cette idée, c'est-à-dire que s'il acceptait le contrat il aurait à faire immédiatement son dépôt ?—Je crois que si on lui a communiqué quelque chose au sujet du dépôt, on voulait parler d'un bref délai—quelque délai très court.

19762. Pensez-vous qu'il a été induit à croire ce que cela signifiait ?—Je le crois.

19763. Ou que cette signification n'était comprise que de la personne qui donnait le renseignement ?—Je le crois.

19564. Vous croyez, quoi ?—Qu'on lui a donné à entendre qu'il aurait un délai raisonnable.

Il pense que Hall a été induit à comprendre qu'il aurait un délai raisonnable pour faire son dépôt.

19765. Vous rappelez-vous les expressions qu'on a employées ?—Non.

19766. Alors, je suppose que votre impression ne repose que sur des probabilités, et que vous ne savez pas positivement ce qu'on a dit ?—Oui ; et l'expression “immédiatement” qu'on a employée signifiait : un délai raisonnable.

*Soumissions—
Contrat No. 48.*

19767. Pensez vous qu'on s'est servi de cette expression "immédiatement"?—Je ne saurais le dire.

19768. Est-ce parce que vous voyez ici cette expression, que vous croyez qu'elle signifiait : un délai raisonnable?—Oui.

19769. Et vous pensez qu'il aurait dû comprendre que "immédiatement" signifiait un délai raisonnable?—Je le pense.

19770. Entr'autres raisons il parle du changement introduit dans la spécification qui a contribué à lui faire décliner le contrat : vous rappelez-vous la nature de ce changement?—Oui ; on avait omis l'item du clôturage et du ballastage.

19771. Avait-on désigné ces deux items comme contingents dans la demande de soumissions, ou ce changement résultait-il d'un nouvel arrangement?—C'était le résultat d'un arrangement mentionné dans ma lettre, quatrième paragraphe.

19772. Ce quatrième paragraphe mentionne le fait que vous aviez reçu instruction de déduire ces items mentionnés par M. Hall, c'est-à-dire l'item du clôturage et de la moitié du ballastage : Je désire savoir en vertu de quel principe on décida que vous pouviez, sans lésés les droits des soumissionnaires, retirer ces items du contrat?—En vertu d'une clause du devis général.

19773. Il n'y avait pas de mention spéciale dans les formules fournies au public que ces clôtures pourraient ne pas être requises?—Non.

19774. Mais je comprends qu'il y a une clause générale qui permet au gouvernement de retirer du contrat les travaux qu'il ne considère pas nécessaires?—Il y en a une.

19775. Et ça été en vertu de cette clause générale que vous avez cru à propos de retirer ces items du contrat?—Oui.

• Hall n'était pas mécontent.

19776. M. Hall a-t-il protesté contre la position que vous lui aviez faite à cause de sa soumission,—je veux dire quant à la nécessité de déposer son argent à un jour fixé, ou quant à l'altération des items dont vous parlez?—Pas auprès de moi.

19777. Est-il à votre connaissance qu'il ait exprimé quelque mécontentement à ce sujet à quelque membre du gouvernement?—Non, cela n'est pas à ma connaissance.

19778. Avez-vous quelque raison de croire qu'il y eut quelque arrangement par lequel le soumissionnaire suivant aurait acheté la soumission ou la retraite de Hall?—La chose n'est pas à ma connaissance personnelle.

19779. Y a-t-il quelque autre chose que vous désiriez dire au sujet de ce contrat No 48, et que vous croyiez nécessaire d'expliquer?—Je ne pense pas.

Examen de SANDFORD FLEMING (suite) :

Par le Président :—

Délai dans le tracé de la ligne.

19780. On nous a affirmé que cet entrepreneur n'était pas en état de procéder à l'exécution des travaux aussi tôt qu'il s'y attendait, parce que la localisation de la ligne n'était pas achevée à la date à laquelle on

lui avait dit qu'elle le serait : pouvez-vous donner quelques renseignements à ce sujet?—Il s'échangea un grand nombre de dépêches entre Winnipeg et Ottawa, même après mon retour d'Angleterre, au sujet de cette affaire. En consultant le livre des télégrammes, je pourrais probablement vous donner les renseignements que vous me demandez. J'ai fait quérir ce livre, et, en même temps, comme renseignement, et rien de plus, je désire appeler votre attention à quelques-unes des matières qui se rapportent aux questions posées à M. Smellie. Dans la spécification spéciale, à la quatrième clause, il est dit que les quantités sont données afin de fournir aux soumissionnaires quelque idée des travaux à exécuter, et pour faciliter la comparaison des soumissions. Voici le point auquel je désire attirer votre attention : " Ces quantités pourront, lors de l'exécution des travaux, être diminuées, et l'entrepreneur sera payé en conséquence, mais dans aucun cas ces quantités ne pourront être augmentées." J'attire votre attention à ce point pour montrer que le département avait le pouvoir de réduire les quantités autant qu'il le croyait à propos dans l'intérêt public. Puis, encore, dans la 18^e clause il est déclaré que les quantités imprimées dans la formule de soumission n'ont pas été déterminées après mesurage ; on a tout simplement fixé le maximum. Le contrat stipulera que bien que les travaux pourront coûter après leur achèvement moins que le prix de la soumission, ce montant ne sera néanmoins jamais dépassé. En réponse à la question touchant le délai demandé par l'entrepreneur, je puis dire que je fus de retour d'Angleterre à Ottawa dans le cours de septembre, et le 18 de ce mois, j'adressai une lettre au secrétaire du Département des Travaux Publics, dans laquelle je traitais au long cette question de délai. Ce document, ou une copie de ce document devait probablement être produit. On l'a fait dans le but d'en garder mémoire. Il se lit comme suit :

Le témoin adressa
une lettre au secré-
taire du département
touchant le délai.

" MONSIEUR,—Pour l'information du Département, je demande la permission de vous transmettre les copies suivantes de télégrammes transmis et reçus, et se rapportant à la ligne de colonisation du chemin de fer récemment entreprise à l'ouest de Winnipeg."

Je puis dire, sous forme d'explication, que M. Smellie était alors à Winnipeg. Une dépêche fut transmise le 25 août à W. B. Smellie, de la part de l'Hon. J. H. Pope :

Le ministre télégra-
phie de pousser les
travaux sans délai.

" Voyez sans délai à ce que Ryan commence immédiatement. Il ne doit pas y avoir une heure de délai.

" J. H. POPE."

Le 8 septembre une autre dépêche fut adressée à W. B. Smellie, Winnipeg :

" Commencez au point à l'ouest de la ville où les deux lignes proposées sur le plan transmis par vous se croisent, et avancez vers le nord sur la ligne recommandée par vous.

" J. H. POPE."

Le même jour, 8 septembre, une autre dépêche fut transmise à M. Smellie, Winnipeg :

" Lettre reçue : poussez les travaux sous le contrat de Ryan tel que vous me le communiquez. Ne commencez pas la construction de la station temporaire sur l'embranchement vis-à-vis l'Avenue Broadway, jusqu'à nouvel ordre.

" J. H. POPE."

Construction du che-
min de fer—
Contrat No. 48.

Le 11 septembre John Ryan envoie la dépêche suivante à l'Hon. John H. Pope, Ottawa :

“ Justement de retour d'une visite sur une partie de la ligne. Je constate qu'on ne peut faire grand'chose sans matériel roulant, qui a été commandé, et qui sera ici sous peu. Je vous écrirai des détails.

“ JOHN RYAN. ”

La suivante se lit comme suit :

OTTAWA, 11 septembre 1879.

“ JOHN RYAN, Winnipeg :

Ryan reçoit ordre de
procéder sans délai.

“ Poussez votre nivellement aussi promptement que possible. Qu'il n'y ait point de délai.

“ J. H. POPE. ”

Puis, j'en trouve une datée :

“ OTTAWA, 15 septembre 1879.

“ AU MAIRE LOGAN, Winnipeg :

“ Le Conseil de Ville accordera-t-il un droit de passage temporaire gratis depuis la rivière à la réserve du gouvernement, pour permettre aux entrepreneurs de pousser les travaux. Si oui, veuillez indiquer le point de départ sur la rivière et la rue ou autre ligne à travers la ville jusqu'à la réserve.

“ CHARLES TUPPER. ”

La suivante est :

“ WINNIPEG, 15 septembre 1879.

“ SIR CHARLES TUPPER, Ottawa :

Le conseil de ville de
Winnipeg accorde un
droit de passage tem-
poraire.

“ Le Conseil de Ville a accordé un droit de passage temporaire à M. Skead, gratis, depuis la rivière vis-à-vis la station de Point Douglas Avenue à l'ouest jusqu'à la réserve du gouvernement fédéral, sur la Commune Point Douglas.

“ ALEXANDER LOGAN,
“ Maire. ”

Voici la suivante :

“ WINNIPEG, 15 septembre 1879.

“ SIR CHARLES TUPPER, Ottawa :

“ Le Conseil de Ville ce soir a choisi unanimement la Pointe Douglas pour l'emplacement du pont. Je pars demain pour Ottawa où je suis délégué par la ville.

“ ALEXANDER LOGAN,
“ Maire ”

Une autre :

WINNIPEG, 17 septembre 1879.

Hon. J. H. POPE, Ottawa :

“ Sir Charles est-il de retour ? Ryan est ici depuis près de trois semaines et n'a pas encore levé une pelletée de terre. Le temps propice pour les travaux s'écoule rapidement. Nous attendons la décision quant à la ligne de la route et au point de départ. En est on venu encore à une décision.”

“ C. J. BRYDGES. ”

Le télégramme suivant se lit comme suit :

OTTAWA, 17 septembre 1879.

JAMES H. ROWAN, Winnipeg :

17 septembre 1879,
le témoin télégraphique
à Rowan que le droit
de passage ne pouvait
être accepté avant la
réunion du Conseil
Privé.

“ La cité a accordé un droit de passage temporaire, mais il ne peut être accepté avant que le Conseil Privé s'assemble alors que les ministres seront en nombre à Ottawa. Cependant, si Skead a obtenu un droit de passage d'un point commun, près de la rue McPhillips, dans la direction du Pénitencier, donnez instruction à Ryan, entrepreneur, de procéder sur cette

Construction du chemin de fer—
Contrat No. 48.

ligne, et donnez les mêmes instructions à Murdoch. Le ministre a télégraphié à Smellie le 25 août de mettre Ryan en marche sans une heure de délai et M. Smellie a probablement fait ce qui lui a semblé nécessaire. En son absence, donnez des ordres positifs de commencer les travaux sur la ligne communiquée. Nul changement ne sera fait.

“SANDFORD FLEMING.”

Voici le suivant :

“OTTAWA, 18 septembre 1879.

“Au Maire LOGAN, Winnipeg :

“Informez le Conseil que le gouvernement accepte le droit de passage temporaire offert par le Conseil de Ville de Winnipeg, depuis la Pointe Douglas jusqu'à la Réserve. Ce droit de passage sera employé en cas de nécessité jusqu'à la conclusion d'arrangements permanents. On a donné instruction commencer immédiatement la pose des rails.

“CHARLES TUPPER.”

Ensuite :

“OTTAWA, 18 septembre, 1879.

“JAMES H. ROWAN, Winnipeg :

“Le gouvernement a accepté le droit de passage temporaire que lui offre gratuitement la cité de Winnipeg, depuis la pointe Douglas, pour qu'il s'en serve s'il en est besoin jusqu'à ce qu'il soit pris des arrangements déterminés. Faites poser les rails de tout de suite sur le contrat Ryan.

“SANDFORD FLEMING.”

Tous ces télégrammes au sujet du droit de passage par la ville de Winnipeg ont été réunies ensemble et mis sous cette forme comme dossier de toute l'affaire jusqu'à cette date.

19781. Si je comprends bien, le retard dont il est parlé dans cette correspondance était dû au manque de communication entre la rivière et quelque point de départ dans les faubourgs de la ville : est-ce bien cela ?—Je vois qu'il y avait plusieurs causes : en premier lieu qu'il y avait de la difficulté au sujet du droit de passage à travers la ville. Deuxièmement, que Ryan, par suite de cette difficulté, reçut l'ordre de commencer en dehors de la ville. Troisièmement, que Ryan n'était pas prêt à commencer, qu'il n'avait pas de matériel roulant, du moins si j'en crois ces télégrammes ; et dans l'un de ses télégrammes il dit à l'Hon. M. Pope qu'il attendait à bref délai du matériel roulant. Causes du retard.

19782. Mais n'était-il pas possible de faire une partie des travaux sans matériel roulant, tels que fossés et creusements et autres ouvrages de cette nature ?—Oui ; et voilà pourquoi en lui enjoignait de commencer en dehors de la ville.

19783. Est-il à votre connaissance qu'il y ait eu quelque délai de la part du département des ingénieurs dans la désignation de la ligne où il pourrait commencer en dehors de la ville ?—Je sais que la désignation de la ligne n'était pas terminée sur tout le contrat ; qu'en réalité, quand le contrat a été adjugé, la désignation n'était encore faite nulle part, les arpentages venaient à peine de commencer quand l'annonce demandant des offres a été publiée. Le premier-ministre avait fixé le point de départ dès le 8 septembre, et donné en même temps l'ordre formel de commencer les travaux en cet endroit. Le 11 septembre, M. Ryan répond ainsi à M. Pope : “J'arrive à l'instant d'une visite faite sur une partie de la ligne ; je trouve qu'on ne peut faire grand'chose sans matériel roulant, je l'ai commandé et il sera ici sous peu.” Le même

*Construction du chemin de fer—
Contrat No. 48.*

jour, comme je l'ai déjà lu, M. Pope répondit à M. Ryan, en disant : " Poussez vigoureusement les nivellement aussi rapidement que possible ; qu'il n'y ait pas de retard."

Le témoin croyait que la voie était désignée trop vite pour que Ryan pût la suivre.

19784. Pouviez-vous dire si, en dehors de la ville la voie était désignée aussi vite qu'il en était besoin et de façon à permettre à l'entrepreneur de se remettre à son travail aussitôt qu'il était prêt à le faire, ou savez-vous s'il a été retardé par suite du manque de désignation de la voie ?—Je pense qu'elle était tracée un peu plus vite qu'il ne pouvait suivre avec son travail. Je suis allé à moi-même dans le mois suivant, et je vis bien peu de préparatifs faits pour pousser les travaux, et bien peu de besogne accomplie. Il n'est que juste d'ajouter, cependant, ce que je me rappelle. La terre était excessivement trempée sur une grande étendue de la voie adoptée, et l'entrepreneur ne pouvait faire grand progrès à cause de cette humidité.

19785. Il est arrivé que l'ouvrage a été retardé, sur la partie est du contrat, par une plus grande profondeur dans les eaux qu'on ne s'y attendait ?—La saison était pluvieuse. La terre était très-humide sur une grande étendue durant cette saison. L'entrepreneur était désapointé, nous l'étions tous, à cause du peu de progrès des travaux par suite de la condition humide de la terre sur plusieurs milles en dehors de la ville de Winnipeg ; le fait est qu'il ne pouvait pas faire grand-chose. Je crois qu'il y avait là quelques cinq milles de terre trempée ; si mouillée, j'imagine, que les chevaux n'y pouvaient passer.

Soumissions demandées avant les explorations faites, car on ne croyait pas nécessaire d'attendre les explorations, la région étant plane.

19786. Je crois qu'il y a eu, dans l'exécution de l'ouvrage un changement marqué dans le mode choisi d'abord pour faire l'encaissement de la voie ; vous rappelez-vous cette circonstance ?—Oui, en partie. J'ai déjà dit que les soumissions furent demandées avant qu'il y eût des arpentages de faits. On ne jugeait pas nécessaire d'attendre la fin des arpentages, d'autant plus que nous savions que la contrée était très plane ou unie où la voie devait se construire : et, à la demande du ministre, je proposai une spécification où les circonstance sont énoncées, je disais dans cette spécification :

" Le gouvernement avait décidé de construire un chemin de fer de colonisation à l'Ouest de la Rivière Rouge dans Manitoba, et afin d'éviter les retards, il a été décidé de demander tout de suite des soumissions, les arpentages étant en train de se faire, Quelque amélioration qu'il faille faire par la suite, le chemin de fer sera d'abord de la description la moins coûteuse. Les arpentages n'étant pas faits, non plus que la désignation précise de la voie, il n'est pas possible de fournir les plans et les profils et le reste. Le terrain que traversera le chemin de fer est uni sur presque toute la distance, et dans plusieurs endroits les rails peuvent être posés presque directement sur la surface plane de la prairie ; dans d'autres endroits il faudra quelques rampes. L'encaissement peut se faire avec de légères rampes ; le matériel étant tiré généralement des fossés latéraux, l'encaissement sera ainsi formé à une largeur de 15 pieds, et à l'exception de dépressions de terrains et des traverses de cours d'eau, à une hauteur moyenne de 6 pouces à 12 pouces audessus de la surface générale de la prairie."

Et ainsi de suite, indiquant la construction, dans tous les cas, de ce que l'on pourrait appeler une voie temporaire et peu coûteuse.

Le terrain si mouillé qu'on ne pouvait faire autre chose que placer les rails sur le sol et s'occuper du ballast.

19787. C'est justement à propos de cet encaissement, ou lit de la voie décrit dans la clause 5 que je vous pose la question. On nous a donné à entendre que cet encaissement n'a pas été fait de la façon

Construction du chemin de fer—
Contrat No. 48.

mentionnée ici, avec de légères pentes et le matériel tiré des fossés latéraux ; que, de fait, les liens ou traverses ont été posés, sur une longueur considérable, sur la surface, et qu'on n'avait fait que placer du ballast ; qu'il n'y avait pas eu de creusement dans le voisinage, et que c'est en plaçant un excédant de ballast que l'encaissement de la voie a été formé, et que la question des frais de ce travail a été l'une des questions en controverse entre le gouvernement et l'entrepreneur ; avez-vous considéré cette question, et quelle explication en pouvez-vous donner, c'est ce que je désire savoir ?—L'explication est que le terrain était si mouillé que les hommes ne pouvaient travailler, et ne pouvaient chasser l'eau ; on essaya de faire écouler l'eau par le creusement de fossés, mais la contrée est tellement plate, et le sol y était aussi pour quelque chose, j'imagine qu'on ne pouvait égoutter aisément une si grande étendue de terre. La saison d'hiver s'approchait, et il était absolument impossible de rien faire une fois les gelées arrivées, si ce n'est de la manière que vous venez de mentionner, en plaçant les liens sur la terre gelée ou sur la glace, selon le cas, posant les rails et charroyant le ballast sur les lieux dans des wagons. Voilà l'explication que vous demandiez.

19788. Croyez-vous que l'encaissement de la voie formé de cette manière, sera aussi efficace que s'il eût été fait d'après le mode conçu dans le principe ?—Oh ! je le pense, tout aussi bon ; c'est une simple matière d'expérience. Je n'y suis pas retourné depuis que le chemin n'est plus sous mon contrôle.

19789. Je ne sais pas trop si cet arrangement s'est effectué entièrement depuis que vous avez cessé votre contrôle ?—Pas entièrement.

19790. Avez-vous eu l'occasion de comparer le coût relatif de l'ouvrage fait au moyen de ballast, avec le coût de l'ouvrage fait, ainsi qu'on le voulait d'abord, au moyen du matériel tiré des fossés latéraux ?—Non ?

19791. Y a-t-il quelqu'autre matière se rattachant à ce contrat No 48, qui demande, selon vous, à être expliquée, et que vous puissiez expliquer ?—Rien ne me fappe dans le moment.

19792. Le contrat suivant en rang d'ordre est le No 49 avec Richard Dickson, pour la construction de la maison de station, embranchement de Pembina ; connaissez-vous quelque chose qui demande explication sur cette matière : nous n'avons rien de particulier à demander à ce sujet ?—L'érection de cette maison peut avoir été commandée avant mon départ pour l'Angleterre en 1879, mais le contrat n'a été passé que le 15 août, pendant mon absence.

MAISONS DES
STATIONS.—
CONTRAT No. 49.

19793. Connaissez-vous quelque chose qui se rattache à la manière dont cet ouvrage a été fait, ou le règlement de la transaction, et qui aurait besoin d'explication ?—Non ; j'apprends que l'ouvrage a été fait et le contrat réglé.

19794. Le contrat qui vient ensuite est le No 50, concernant une quantité de fiches de chemin de fer, avec Miller Frères & Mitchell, en septembre, 1879 ?—Ces fiches ont été commandées pendant mon absence en Angleterre en 1879. On me dit qu'on avait trouvé nécessaire de les avoir et qu'on en avait demandé la fourniture par annonces. Cette transaction s'est faite en mon absence.

FICHES DE CHEMIN
DE FER.—
CONTRAT No. 50.

Fiches de chemin de fer—
 Contrat No. 50.

19795. Y a-t-il quelque chose s'y rattachant qui, selon vous, a besoin d'être expliquée?—Rien. Je puis en dire autant du contrat suivant le No 51. Ces deux contrats ont été passés après annonces dûment publiées et soumissions reçues.

19796. Y a-t-il quelque chose concernant le contrat 51 que vous croyiez pouvoir expliquer, ou qui, selon vous, demande explication?—Non, il n'y a rien.

TRANSPORT DES
 RAILS.
 CONTRAT No. 52.

19797. Le contrat suivant est le No 52, daté de septembre, 1879, concernant le transport de rails, et a été passé avec Henry Beatty au nom de la compagnie de transport du Nord-Ouest?—Je ne pourrai dire rien, de mémoire, au sujet de cette transaction. Il y a une lettre de moi au ministre, datée du 12 septembre, 1879, annonçant les faits au sujet de ce contrat. Il paraîtrait qu'on a invité huit différentes personnes à dire à quel taux par tonne elles transporteraient ce matériel. Quatre sur les huit répondirent à l'appel, et la soumission d'une de ces quatre personnes fut acceptée; le contrat passé avec elle et le transport fait.

Croit qu'il a recommandé d'envoyer des circulaires plutôt que d'annoncer.

19798. Avez-vous, en dehors de ce rapport, pris aucune part aux négociations qui ont amené la conclusion du contrat?—Je ne me le rappelle pas dans le moment. Je crois que je recommandai au ministre que, eu égard à l'état avancé de la saison, il ne serait pas désirable d'annoncer dans les feuilles publiques pour demander des soumissions en la manière ordinaire; qu'il suffisait que le secrétaire envoyât une circulaire à un certain nombre d'expéditeurs les invitant à soumissionner. Cette circulaire paraît avoir été envoyée par le secrétaire du Département aux huit personnes mentionnées :

"L'hon. ministre des chemins de fer et canaux me charge de m'enquérir à quel taux par tonne de 2,240 lbs., vous voudriez entreprendre le transport de rails d'acier et d'éclisses, de Montréal au Fort William cet automne, recevant les rails à bord des vaisseaux à Montréal, payant les droits du port et l'assurance sur \$25 par tonne, et empilant les rails au Fort William. On demande une prompte réponse."

Comme je l'ai dit déjà, quatre soumissions furent reçues le 15 septembre. J'ai déjà mentionné une lettre que j'adressais au ministre, le 24 septembre, et le lendemain, je lui envoyai cette lettre :

"Relativement à mon rapport d'hier sur les soumissions pour le transport de rails de Montréal au Fort William, j'ai découvert que les droits du port à Montréal sont 25 pour cent pour la petite tonne. Cela équivaut à 28 pour cent par 2,240 lbs. Cela place les soumissions dans l'ordre suivant :

	Taux.	Droits du port à Montréal inclus.
1. Calvin & Breck, Kingston.....	\$5.75	\$6.03
2. Smith & Keighley, Toronto....	6.00	6.00
3. Henry Beatty, Sarnia.....	6.60	6.00
4. Folger Bros., Kingston.....	5.75	6.03

19798½. Ainsi, il s'en suivait un changement dans l'ordre des soumissions. Les deux plus basses devinrent les deux plus hautes?—Oui, c'est ce qu'il en est résulté. On vit que les soumissions en réalité les plus basses étaient celles de Smith & Keighley, de Toronto, \$6; et de Henry Beatty, de Sarnia, \$6; les autres étant \$6.03 dans les deux cas, et mon idée est, que Smith & Keighley et Henry Beatty se sont associés et ont pris le contrat à eux deux.

*Transport des rails—
Contrat No. 53.*

19799. Le plus bas prix a été accepté?—Oui.

19800. Y a-t-il quelque autre chose se rattachant à ce contrat que vous désiriez expliquer?—Rien de plus.

La plus basse sou-
mission acceptée.

19801. Les trois contrats suivants concernent les rails d'acier; ils portent les No. 53, 54 et 55; veuillez nous dire en peu de mots pour quoi il y a eu des négociations au sujet de ces rails, et comment elles ont eu lieu?—De bonne heure en juin, 1879, j'appelai l'attention du ministre sur le fait qu'il était nécessaire de s'assurer la fourniture de rails pour les parties du chemin de fer en voie de construction, et pour les autres sections qui devaient être immédiatement données par contrats.

ACHAT DE RAILS.—
CONTRAT Nos. 53-
55.

1902. Est-ce par écrit que vous avez ainsi appelée son attention?—Par écrit, oui; par une lettre en date du 7 juin, laquelle j'ai sous les yeux. Un ordre en conseil fut passé peu de temps après au sujet de la même affaire, autorisant l'annonce invitant des soumissions pour la fourniture de rails et une quantité suffisante d'éclisses livrables à Montréal, un tiers de la quantité au 1er octobre, 1879, un tiers au 1er juin, 1880, et un tiers au 1er octobre 1880. L'annonce fut, en conséquence, insérée dans les journaux anglais. Elle est datée du 13 juin, invitant des soumissions recevables le 15 de juillet, au bureau d'émigration canadienne, 31, Queen Victoria street, Londres, Angleterre, et informant les parties que les spécifications, conditions, formules de soumission seraient fournies à ceux qui adresseraient soit au bureau à Ottawa, soit au dit bureau d'émigration canadienne. Les soumissions ont été ouvertes le 21 juillet suivant par l'hon. Ministre des Finances, Sir Leonard Tilley, en la présence de Sir John Ross et en la mienne, dans le bureau d'émigration, Queen Victoria Street, à Londres. A mesure que les soumissions étaient ouvertes nous en fisions des extraits, nous les classions dans leur ordre; vous trouverez la relation complète de toute la transaction, du commencement à la fin, dans mon rapport du 1er octobre, 1879, (Exhibit No. 205.) Ce rapport a été adressé au Secrétaire du département avec toutes les lettres et télégrammes et autres documents concernant l'affaire, au nombre de trente-trois en tout. Comme résultat final de tout ceci, il appert que les contrats 53, 54 et 55 ont été passés; le No. 53, avec la *Barrow Hematite Steel Co.*, pour 30,000 tonnes, je crois; le No. 54, avec *Guest & Cie.*, pour 10,000 tonnes; le No. 55, avec la *West Cumberland Co.*, pour 5,000 tonnes, lesquelles avec les 5,000 tonnes dont on a précédemment parlé comme ayant été fournies par l'entremise de M. Reynolds, fesaient en tout 50,000 tonnes.

Annonce.

Résultat des négocia-
tions.

19803. Sur cette quantité, 11,000 allèrent finalement au chemin de fer Intercolonial?—Oui; je crois que sur ces 50,000, 11,000 devaient être livrées à Québec pour le chemin de fer Intercolonial. Je crois qu'on les cite ici sous cette formule: "pour renouveler les rails de la section de la Rivière-du-Loup du chemin de fer Intercolonial."

Sur les 50,000 tonnes
11,000 allèrent à l'In-
tercolonial.

19804. Y a-t-il eu aucun rapport formel sur le contenu des soumissions à l'époque où elles ont été ouvertes?—Quand elles ont été ouvertes à Londres, elles l'ont été en présence d'un des ministres au moins, Sir Leonard Tilley, et on les a classées par ordre et on en a fait des extraits; hors de cela je ne crois pas qu'il y ait eu de rapport formel, parce que le ministre des chemins de fer retourna à Londres peu de temps après et s'occupa de l'affaire. Agissant d'après ses instructions, j'envoyai et je

*Achat de rails—
Contrats Nos. 53-55.*

reçus les lettres dont il est parlé dans l'appendice de mon rapport du 1^{er} octobre 1879.

19805. Avez-vous cet extrait, ou aucune copie de l'original?—Je l'ai devant moi.

19806. Veuillez bien dire quel est celui qui a fait l'offre la plus avantageuse, et pour quelle quantité?—L'offre la plus basse.

Soumissions pour rails, livrables à Montréal.

19807. L'offre la plus basse?—Il est nécessaire que j'explique que nous avons demandé aux fabricants de rails de nous dire le prix auquel ils livreraient les rails à Montréal. Le fait est, si je ne me trompe, qu'on a rédigé une formule de soumission qu'on les invita à remplir. Voici une copie de ce document (indiquant la circulaire). Vingt-une soumissions pour livraison à Montréal aux trois dates que j'ai déjà mentionnées furent reçues. Sur ce nombre, le *Barrow Hematite Steel Co.*, envoya la soumission la plus basse ; et la plus basse ensuite venait de Guest & Cie., et la troisième plus basse était celle de la *West Cumberland C.*

Soumissions pour rails, f. d. c.

19808. Ne sont-ce pas les trois soumissionnaires les plus bas qui ont rempli leurs engagements? N'y avait-il pas une autre soumission venant de Wallace & Cie?—Il y avait une autre catégorie de soumissions pour livraison f. d. c. ; il y en eut sept en tout, dont pas une n'a été acceptée. Il y avait encore une autre classe de soumissions dans lesquelles les parties ne disaient pas qu'elles livreraient les rails à Montréal, à moins que ce ne fût à d'autres conditions. Il y en avait quatre de cette classe. La plus basse venait de la Compagnie d'Acier de la Vallée d'Ébbw : elle proposait de les livrer à New Port, Monmouthshire ; la seconde de Fred. Krupp, il proposait de les livrer à Rotterdam : la troisième, de John Wallace & Cie ; ils proposaient de les livrer à Montréal, mais les droits locaux devaient être à part ; la quatrième de la Panteg Steel Works Co. ; elle proposait de les livrer f. d. c. à Panteg, à Newport ; f. d. c. 3 ch. de plus par tonne. On s'aperçut quelque temps après l'ouverture des soumissions que la réserve des droits et autres choses à Montréal, que faisaient Wallace & Cie, n'affecterait pas beaucoup le prix qu'il demandait pour la livraison des rails ; et leur soumission fut acceptée après une longue correspondance, que l'on trouvera toute entière avec les autres papiers. Pendant ce temps, il y eut une hausse dans le prix des rails, et John Wallace refusa de remplir son engagement.

19809. Si je comprends bien, avec ces conditions spéciales attachées à sa soumission, son offre paraissait être la plus avantageuse au gouvernement, et elle a été acceptée dans la forme qu'il l'avait faite?—Sans avoir égard aux conditions, sa soumission semblait avantageuse—elle était la plus basse ; mais, même en ayant égard aux conditions, elle était encore considérée comme très favorable.

19810. Elle était de 2 ch. 6d. par tonne plus basse que la plus basse des autres soumissions, qui était celle de la *Barrow Hematite Steel Co*?—Il a eu, m'a-t-on dit, l'occasion de remplir l'engagement qu'il avait proposé.

Wallace a eu l'occasion de remplir son engagement, mais il a refusé. Le gouvernement commença des poursuites contre lui.

19811. Il a eu l'occasion de remplir l'engagement qu'il avait proposé?—Oui.

19812. Avez-vous pris aucune part aux négociations subséquentes qui ont amené le règlement de la transaction avec lui? Le gouvernement a, paraît-il, commencé des poursuites contre lui pour ce refus de

*Achat de rails—
Contrats Nos. 53-55.*

remplir ses engagements?—Il faut que je m'en réfère à ma lettre. Mon rapport du 12 octobre parle de toute la correspondance avec Wallace.

19813. Ce que je désire savoir, est ceci : avez-vous pris aucune part dans les négociations qui ont eu lieu pour le règlement de cette affaire?—Je ne me rappelle pas m'en être mêlé, cela s'est passé après mon retour dans ce pays. La correspondance que je dis être mentionnée dans mon rapport du 1^{er} octobre, est la correspondance échangée avec John Wallace & Cie.

10814. Et avec vous?—Et avec moi.

19815. Ce que je désire, c'est de savoir si vous êtes suffisamment au fait des circonstances pour dire si cette offre de Wallace & Cie., a été acceptée avec l'idée de la mettre à la disposition du gouvernement si c'était possible : Elle n'a pas été négligée en aucune façon, étant plus favorable que celles des personnes qui fournissaient le matériel?—Au contraire, l'offre de M. Wallace a été acceptée, mais il refusa de la remplir, et l'on intenta une action en justice contre Wallace pour le forcer à livrer les rails au prix qu'il avait nommé dans sa soumission.

Action intentée contre Wallace pour le forcer à livrer les rails au prix nommé.

19816. Ce n'a donc pas été par suite de la négligence des ingénieurs ou des ministres, ou de quelqu'autre personne agissant au nom du gouvernement—qu'on n'a pas pu finalement se servir de cette affaire?—Je ne le crois pas : cela ne peut pas être. Une action en justice a été instituée devant les tribunaux de Londres, contre John Wallace & Cie., pour les forcer à se conformer aux termes de leur soumission ; mais cette compagnie protesta et envoya même un mémoire au gouvernement, demandant que l'action fût retirée, vu qu'elle aurait pour effet de mettre la compagnie en faillite ou quelque chose comme cela.

19817. Quant à ces contrats qui ont été remplis effectivement, êtes-vous d'opinion que, dans chaque cas, on n'a pas donné de prix plus haut que celui qu'on aurait pu trouver ailleurs?—La soumission la plus basse était invariablement acceptée, et les prix étaient bien bas, en vérité.

La plus basse soumission est invariablement acceptée.

19818. Et ces quantités ont-elles été fournies, selon vous, au plus bas prix possible?—Selon moi, ces soumissions étaient les plus avantageuses possibles.

19819. Je remarque que l'on a donné un prix plus haut sur le contrat No. 55 pour la livraison des rails en octobre, 1879, que sur les contrats Nos. 53 et 54, de 1 ch. 6 d. par tonne ; savez-vous comment cela est arrivé?—D'après la soumission.

19820. Était-ce parce que les personnes qui avaient pris les Nos. 53 et 54 ne voulaient pas en fournir une plus grande quantité au prix plus bas ; qu'en dites-vous?—Si je comprends bien, nous avons pris de la personne qui a fait l'offre la plus basse tout ce qu'elle consentait à fournir. Nous avons accepté la soumission la plus basse avant de passer à celle qui la suivait, et demandé à cette personne si elle voulait fournir le double de cette quantité au même taux. Je pense que cette lettre prouvera cela—du moins c'est l'impression qu'elle m'a laissée. L'offre reçue de la *Barrow Hematite Steel Co.*, était pour 15,000 tonnes. C'était la plus basse de toutes pour livraison à Montréal, à l'exception de celle de Wallace & Cie. Le contrat passé avec la *Barrow Hematite Steel Co.*, était de 30,000 tonnes, ce qui prouve que nous recevions de

On a pris tous les rails que les plus bas soumissionnaires voulaient fournir.

*Achat de rails—
Contrats Nos. 53-55.*

cette compagnie le double de la quantité aux mêmes taux, £4 17 ch. 6d. livrable le 1^{er} octobre 1879; £5 livrable le 1^{er} juin 1886; £5 2s. 6d. livrable le 1^{er} octobre 1880. La compagnie offrait de livrer, au commencement 5,000 tonnes; nous eûmes d'elle 10,000 tonnes au même taux. La plus haute soumission des trois était celle de la *West Cumberland Co.* Elle nous offrait la livraison de 10,000 tonnes. Nous ne lui en primes que 5,000 tonnes.

Nous nous sommes assurés tous; les avantages.

19821. En sorte que le gouvernement obtint un avantage en augmentant la quantité de l'offre faite en premier lieu, et en diminuant la quantité dans l'offre faite en dernier lieu mentionnée; en prenant, par exemple, le double de la quantité au prix plus bas, et une moitié seulement de la quantité au plus haut prix?—Oui; on s'est assuré tous les avantages possibles.

19822. Pouvez-vous dire, d'après votre connaissance du marché, si le gouvernement a obtenu d'heureux résultats de ces conventions?—Je crois que c'était pour lui une transaction très favorable. Je croyais bien bon le premier achat de 50,000 tonnes mais celui-ci lui était de beaucoup supérieur.

La transaction était excellente.

19823. Connaissez-vous d'autres transactions dans lesquelles ces articles ont été achetés à des prix plus bas que ceux-ci?—Je n'en connais pas. Il est possible que quelques lots aient été achetés à une bagatelle meilleur marché, mais ce n'étaient pas des rails manufacturés pour des fins spéciales d'après spécification, et suivant une description spéciale. Chacun de ces rails a été fait sur commande et soumis à une inspection bien sévère.

19824. Toute autre manière d'agir, autant que vous puissiez le dire aurait-elle procuré un contrat plus avantageux au gouvernement?—Pas que je sache.

19825. Y a-t-il quelqu'autre matière se rattachant à l'un ou l'autre de ses trois contrats que vous puissiez expliquer, et que vous croyiez devoir être expliquée?—Je n'ai rien de plus à dire. J'ai eu tout particulièrement soin de faire enregistrer tout ce qui avait trait à l'achat de ces rails, dans les papiers au bureau du Secrétaire, et ils parleront pour eux-mêmes. Les voici (passant les papiers.)

PONT EN FER—
CONTRAT No. 56.
Soumission la plus basse acceptée.

19826. Le contrat qui suit par ordre de rang est le No 56, avec la *Kellogg Bridge Co.* pour la superstructure en fer d'un pont; vous rappelez-vous quelque chose de ce contrat?—Oui; je sais quelque chose de cela. Quand je parcourus l'embranchement de Pembina, dans l'automne de 1879, je trouvai que le pont sur la Rivière Rouge était d'une nature bien temporaire en vérité, et sujette à être enlevée par la crue des eaux. Il devint nécessaire, entre autres choses, de jeter un pont en bois ou en fer d'une seule arche d'un côté de la rivière à l'autre. Il n'y avait que 60 pieds de largeur, mais quand je parlai de cela au ministre, il me dit: "Vous aurez à demander des soumissions en la manière ordinaire." La chose me paraissait si urgente que je voulais, sans inviter de soumissions, faire manufacturer le pont dans quelque bon établissement, mais la chose ne pouvait se faire. On demanda et on reçut des soumissions. La plus basse venait de la *Kellogg Bridge Co.* à Buffalo. Le pont fut érigé et payé. Il survint quelque retard, et il nous fallut envoyer une personne à Buffalo pour avoir le pont, le faire transporter et l'ériger mettant au compte de McBride & Cie., les frais de transport. D'abord,

Pont en fer—
Contrat No. 56.

la soumission était très basse; elle n'était que de \$1,384, tandis que celle de la *Hamilton Bridge Co.*, était de \$2,798, et celle de la *Toronto Bridge Co.*, de \$3,403; la plus basse étant le double de celle de la *Kellogg Bridge Co.* Quelques mois plus tard je commençais à m'alarmer de la condition temporaire du pont, et craignant un accident, je communiquai à plusieurs reprises avec la *Kellogg Bridge Co.* Nous échangeâmes un grand nombre de télégrammes. Finalement il nous fallut envoyer un de nos propres gens à Buffalo pour avoir le pont, le faire transporter et ériger.

19827. A-t-il été reçu et utilisé?—Oui, il a été construit à la journée de travail. Pont érigé et trouvé solide.

19828. Croyez-vous que vous ayez quelque remarque à faire à ce sujet?—Je ne crois pas. Je n'ai pas besoin de lire les télégrammes échangés.

19829. A-t-il rempli l'attente du gouvernement, sous le rapport de la solidité?—Je n'ai rien appris au contraire. Je ne l'ai pas vu depuis qu'il a été érigé.

19830. Le contrat qui suit par rang d'ordre est le No 51 pour des pointes de croisement?—Il y a un rapport sur ce contrat qui expliquera la transaction, je crois. VOIES D'ÉVITEMENT—
CONTRAT No. 57.

19831. Le seul point qui nous a frappés quand nous avons entendu le témoignage de M. Trudeau était qu'il y avait un contrat sans soumissions demandées au préalable?—Je pense que les papiers jetteront un peu de lumière sur ce sujet. Je ne me rappelle pas les choses bien clairement. Cependant, sauf erreur, je crois que nous fisions faire des pointes de croisement au pénitencier de Kingston auparavant, et il y eut quelque chose de dit, à propos d'infraction de brevet, probablement; et ces soumissionnaires offraient même de faire les pointes de croisement à un prix moindre que celui que nous avons à payer au pénitencier pour ces articles. On s'était, précédemment procuré des pointes de croisement au pénitencier de Kingston.

19832. Vous rappelez-vous qui a pris part aux négociations avec ces entrepreneurs?—Je pense que c'est moi. Je crois qu'on leur a envoyé une lettre, leur demandant à quel prix ils voudraient fournir—une lettre où un télégramme—les pointes de croisement et les châssis et accessoires, etc., etc. Voici une relation de la transaction. C'était en novembre 1879 :

" Il devint nécessaire, il y a environ deux mois, durant l'absence du La Truro Patent
foussigné en Angleterre, de se procurer un certain nombre de pointes de Frog Co. offre de
croisement et appareils d'évitement pour le Fort William et Manitoba, fournir des pointes de
pour les rails qui doivent être posés dans les deux districts. Le 1er de croisement à un taux
septembre, M. Smellie écrit au département, attirant son attention sur plus réduit.
le fait que ces articles devraient être manufacturés et livrés avant la clôture de la navigation. Les pointes de croisement faites précédemment au
pénitencier de Kingston coûtaient comme suit : pointes de croisement,
\$80 chacune; tiges, \$16.50; appareils d'évitement, \$40; faisant en tout
\$130.50. La *Truro Patent Frog Co.* offrait de fournir les mêmes articles à
un prix moindre, comme on le voit par le télégramme suivant : " Nous
fournirons 120 pointes de croisement en acier, brevet Starratt, des angles
mentionnés dans notre dépêche pour la somme de \$65 chacun, châssis
d'évitement, poteaux de signalement, et les autres appareils complets, ce
qui inclut la boiserie, blocs, etc., \$35, chaque évitement complet." Avec
l'approbation du ministre, l'ordre de manufacturer toutes les pointes de
croisement a été donné à la *Truro Patent Frog Co.*

Voies d'évitement—
 Contrat No. 57.

Voici un mémorandum sur le côté de ce document.

“ M. Schreiber a attiré mon attention sur une pointe de croisement fabriquée par la *Truro Patent Frog Co.*, qu'il considère meilleure que la pointe de croisement de Mansfield dont nous nous sommes servi jusqu'à présent, pour la raison que les rails ne peuvent pas s'entre-changer, et qu'il a plus de force inhérente ; et comme il a été en usage depuis quelque temps sur le chemin de fer Intercolonial, il est convaincu qu'on ne peut désirer rien de mieux sous ce rapport.”

D'où il appert qu'il y avait une épargne de \$36.50 par jeu de pointes de croisement et appareils en les prenant de la *Truro Patent Frog Co.*, et bien qu'il n'y eût pas de concours public le ministre approuva l'idée de les acheter de cette Compagnie.

19833. Croyiez-vous alors, croyez-vous encore aujourd'hui, que l'intérêt du public aurait été mieux servi si l'on avait mis les articles au concours public ?—Je crois la question un peu compliquée, parce qu'il y avait de bons et de mauvais motifs d'employer les prisonniers du pénitencier. Les prisonniers du pénitencier n'étaient plus employés à la fabrication de pointes de croisement.

Un meilleur article à
 meilleur marché.

19834. Eh bien ; considérant l'intérêt seul du chemin de fer du Pacifique ?—Il y a une charge de \$36.50 en moins pour un jeu de pointes de croisement et appareils sur ce que nous payions auparavant, et d'après le bien que dit M. Schreiber de cet article—et il l'avait expérimenté sur le chemin de fer Intercolonial—il le considérait supérieur, à un prix moindre.

19835. Aviez-vous aucune raison de croire que vous les auriez obtenus à meilleure composition par concours public ?—Je n'avais aucune raison de le croire. Il y avait, sans doute, une différence dans la situation topographique des deux endroits. La compagnie de Truro avait à payer les frais de transporter l'article à Kingston. A combien se montaient-ils, c'est ce que je ne saurais dire dans le moment, mais c'était certainement à moins de \$36.50.

19836. Le point sur lequel je désire appeler votre attention, est celui-ci ; si, à tout prendre, la transaction était de celles que l'on pouvait faire sans les mettre au concours public, et si, telle qu'elle a été faite, elle était aussi avantageuse qu'on pouvait l'espérer dans les circonstances ?—Je crois que la transaction était tout à fait convenable. Je ne connais pas d'autre endroit dans le pays où ces pointes de croisement peuvent être fabriquées. Sans doute qu'on pourrait les faire faire n'importe où si l'on avait pu prendre des arrangements avec les porteurs de brevets. Ceux-ci étaient la *Truro Patent Frog Co.*, ou, du moins, elle avait acquis le droit de fabriquer ces articles.

Aucun influence
 exercée pour empê-
 cher que l'on invitât
 le concours public.

19837. Savez-vous si quelqu'influence a été en aucune façon exercée pour faire cette transaction de cette manière plutôt que par le concours public ?—Je ne sais pas qu'il y ait eu d'influence spéciale.

19838. Y a-t-il quelque autre chose concernant ce contrat que vous désiriez expliquer ?—Non ; je crois qu'il n'y a plus rien. Je crois que la transaction était convenable—une de ces transactions justement que ferait un homme d'affaires.

PLAQUES TOUR-
 NANTES—
 CONTRAT No. 58.

19839. Le contrat qui vient ensuite est le No. 58, pour plaques tournantes, avec W. Hazlehurst ?—Je ne me le rappelle pas clairement.

Plaques tournantes—
Contrat No. 58.

19840. Des soumissions ont été reçues en réponse à quelque invitation?—Il a dû y avoir une demande de quelque espèce. La voici. Il semble que j'ai envoyé une circulaire avec mon nom y attaché. Elle fut envoyée à différentes personnes, entre autres à la *Hamilton Bridge Co.*, à la *Toronto Bridge Co.*, Toronto, à la *Kingston Engine Works*, Kingston. La circulaire est en ces termes.

“ On a besoin pour le chemin de fer du Pacifique de plusieurs plaques tournantes en fer, de première classe; la première, dans la remise des locomotives à Selkirk, devra être construite et placée pour le 15 mars prochain. Elle devra être couverte, la toiture supportée au centre; pour les autres plaques-tournantes; on demande des prix séparés pour la toiture et l'ouvrage à découvert. Des offres seront reçues jusqu'au 30 du courant, février, 1880. Ces offres devront être accompagnées de dessins.”

En même temps, un télégramme, de fait, la circulaire, était envoyé à M. Hazlehurst à St-Jean. Des soumissions furent reçues des quatre maisons mentionnées, et je fis mon rapport sur icelles le 14 février, en ces termes :

“ Je prends la liberté d'inclure ici une liste des soumissions reçues pour l'érection de plaques-tournantes à Selkirk; et aussi copies de lettres envoyées aux personnes suivantes, les invitant à soumissionner cet ouvrage:—la *Hamilton Bridge Co.*, la *Toronto Bridge Co.*, la *Kingston Engine Works Co.*, à Hazlehurst, St-Jean. Quatre soumissions ont été reçues et sont ci-incluses. La plus basse est celle de W. Hazlehurst, de St-Jean. La plaque à couvert \$2,016, et je recommanderais qu'on l'acceptât tout de suite.

Recommande l'acceptation de l'offre de Hazlehurst.

Incluse dans ce rapport est une liste des soumissions

19841. Quelle est, paraîtrait-il, la soumission la plus basse pour la plaque à découvert?—La soumission la plus basse pour l'ouvrage à découvert est celle de W. Hazlehurst, \$1,360, et pour la plaque avec couvert \$2,016. Nous avons besoin de cette dernière pour Selkirk. Je recommandai l'adoption de cette soumission, et elle fut acceptée. Les soumissions furent dépouillées par M. Trudeau, M. Braun et moi.

19842. La soumission la plus basse a-t-elle été acceptée dans les deux cas—c'est-à-dire pour la plaque tournante à découvert et pour la plaque à toiture?—Oui; nous commandâmes la construction d'une plaque-tournante à toiture à \$2,016, et de trois plaques à découvert à \$1,360 chacune. Les soumissions les plus basses ensuite étaient, pour la plaque à couvert, \$2,350 par la *Hamilton Bridge Co.*, et pour la plaque à découvert \$1,700 par la *Hamilton Bridge Co.*

Soumission la plus basse acceptée.

19843. Pourquoi avez-vous choisi ce mode de demander des soumissions—je veux dire par circulaire plutôt que par annonces publiques?—Il était nécessaire que nous eussions l'une des plaques tournantes, au moins, la plaque à couvert, au plus vite possible, le plus tôt, le mieux, pour les travaux de la voie dans Manitoba.

19844. Est-ce la raison que vous donnez pour ne pas avoir demandé par annonces un concours public?—C'est l'une des raisons. La demande de soumissions au moyen d'annonces aurait pris beaucoup plus de temps.

19845. Est-ce que vous n'aviez pas pu faire les annonces avant même que vous ayez envoyé les circulaires?—Cela aurait coûté plus d'argent, et ne nous aurait pas fait avoir des plaques-tournantes à meilleure composition.

*Plaques tournantes—
Contrat No. 58.*

19846. Croyez-vous que vous ayez eu un aussi bon travail en même temps qu'a aussi bas prix que si vous l'eussiez mis au concours public ?—Les annonces auraient coûté une grande proportion du coût de l'ouvrage.

Croit que les annonces auraient coûté trop cher.

19847. La somme au jeu est en tout de \$6,096 ; croyez-vous que le coût des annonces aurait causé un changement sensible dans le résultat de cette transaction ?—Nous nous sommes adressé à tous les gens du métier que nous croyions en mesure de nous envoyer des soumissions, et nous ne voyions pas la nécessité, dans toutes ces circonstances, d'invisiter tout le monde à soumissionner quand nous savions qu'il n'y aurait que peu de personnes qui soumissionneraient cet article spécial.

19848. Vous dites maintenant, si je comprends bien, que vous croyez que vous avez sollicité une aussi grande concurrence par ce mode que par les annonces ?—Je le pense ; au Canada, dans tous les cas. Il est possible que nous eussions pu avoir quelque concurrence venant des Etats-Unis, mais les transactions antérieures n'avaient pas eu de résultat bien satisfaisant. Nous devons prendre nos mesures pour construire le pont nous-mêmes.

19849. Pensez-vous avoir quelque chose à expliquer sur la manière dont ce contrat a été rempli ?—Je ne pourrais rien en dire attendu que j'ai quitté le service bien peu de mois après la transaction.

LIENS.—
CONTRAT No. 59.

Le témoin recommande que l'ingénieur du district soit autorisé à demander par annonces des soumissions pour 100,000 liens.

19850. Le contrat qui vient ensuite, le No. 59, était pour la fourniture de 100,000 liens de chemin de fer, pour le contrat 14, je crois, et a été passé avec Whitehead, Ruttan & Ryan ?—On jugea désirable de se procurer des liens ou traverses pour une portion au moins des deuxièmes 100 milles à l'ouest de la Rivière Rouge, avant la débâcle de la glace. Je savais que si l'on retardait jusqu'à ce que le contrat pour les deuxièmes 100 milles à l'ouest de la Rivière Rouge fût passé, il serait trop tard pour que l'entrepreneur se procurât les traverses dont il avait besoin pour la pose des rails, et le ministre approuva ma proposition de demander des soumissions pour 100,000 traverses avant la fin de l'hiver. Je vois une lettre du 23 janvier sur le sujet qui confirmera probablement ce que je viens de dire. Je vais lire cette lettre adressée au ministre :

“ Dans la prévision de l'extension du chemin de fer à l'ouest de Manitoba dans le délai le plus court possible, de la difficulté de se procurer des traverses le long de la première partie de la voie des deuxièmes 100 milles, de la nécessité de les avoir sur la section 14, et de les avoir coupées et transportées du côté ouest de la Rivière Rouge pendant que la glace reste solide à Winnipeg, je recommanderais les mesures suivantes :—Premièrement, que l'ingénieur de district soit autorisé par télégramme à faire des annonces demandant 100,000 traverses, livrables à des points commodes le long de la section 14, les soumissions recevables à courte date ; qu'il rapporte par le télégraphe le nombre et la nature des soumissions reçues. Deuxièmement, que l'on passe de suite un contrat avec les personnes dont les soumissions sont les plus basses et les plus acceptables. Troisièmement, qu'on prenne immédiatement des arrangements sur la voie exploitée par les employés du gouvernement pour le transport des traverses, à mesure qu'elles seront prêtes, du côté ouest de la Rivière Rouge par le pont de glace, et pour les empiler à des endroits commodes en attendant qu'on en ait besoin. ”

Rowan autorisé à recevoir des soumissions pour 100,000 traverses d'épinette.

Cette recommandation fut adoptée, et je fus autorisé à envoyer le télégramme suivant à James H. Rowan, Winnipeg, le 29 janvier :—

“ Recevez des soumissions pour 100,000 traverses d'épinette, livrables

Traverses—
Contrat No. 60.

le long de la voie sur la section 14, à temps pour être transportées sur la glace du côté ouest de la Rivière Rouge. Télégraphiez détails des soumissions, quand vous les recevrez. ”

Le 5 février, James W. Rowan me télégraphia comme il suit :

“ Dix soumissions pour traverses reçues aujourd’hui. Les suivantes sont les plus basses, le prix couvrant le droit du gouvernement sur les souches ; déduire 3 cts. dans tous les cas si ce droit n’est pas exigé. ”

Voici les noms :

19851. Donnez les plus bas ?—Charles Whitehead et Ruttan, 27¾ cts. et un nombre d’autres.

19852. Ces messieurs paraissent être les plus bas soumissionnaires, n’est-ce pas ?—Oui ; les autres étaient tous au-dessus de 27¾ cts. quelques-uns allaient jusqu’à 33 cts.

19853. Ce sont ces messieurs, qui ont eu le contrat, et on nous dit que le contrat a été rempli et le paiement réglé ?—Le lendemain je fus autorisé à télégraphier à M. Rowan que le ministre accepterait la soumission de Charles Whitehead et Ruttan pour 100,000 à 27¾ cts. et lui enjoignait de passer le contrat de manière à s’assurer une livraison prompte. Je pense que le nom de M. Ryan est inséré au contrat avec l’approbation du ministre à qui on s’était adressé.

OTTAWA, jeudi, 21 avril, 1881.

SANDFORD FLEMING : continuation de son interrogatoire :

Par le Président :—

19854. Le contrat qui vient ensuite en rang d’ordre est le No. 60 : dans la liste officielle, il est dit qu’il est avec Andrew Onderdonk ; pouvez-vous expliquer, en peu de mots, ce qui a amené ces contrats pour la Colombie Anglaise ?—Les annonces au sujet des ouvrages dans la Colombie Anglaise parurent d’abord le 13 août, 1878. On demandait alors des soumissions pour la distance entre Yale et le Lac Kamloops, 125 milles. Le 19 décembre on fit insérer dans les journaux une note informant le public que le temps fixé pour la réception de ces soumissions pour ouvrages sur ces sections dans la Colombie Anglaise serait prolongé jusqu’ou 12 janvier, 1879. Le 12 janvier, 1879, arrivé, je crois qu’il n’y eut rien de fait. Le gouvernement jugea nécessaire de faire faire de nouvelles investigations concernant la route dans la Colombie Anglaise, et ce ne fut que le 3 d’octobre, 1879, qu’une annonce fût insérée dans les journaux demandant des soumissions, recevable le 17 novembre suivant pour les travaux de construction nécessaires sur la voie entre Yale et le Lac Kamloops, en quatre sections différentes, à savoir : De Emory Bar à Boston Bar, 29 milles ; de Boston Bar à Lytton, 29 milles ; de Lytton à Junction Flat, 28½ milles, de Junction Flat à Savona’s Ferry, 40½. On prépara en conséquence des formules de soumissions pour l’usage des entrepreneurs qui se proposaient de soumissionner ces différentes sections, et aussi un memorandum, daté du 3 octobre, pour l’information des entrepreneurs ; et encore une spécification et une formule de contrat que les soumissionnaires heureux seraient tenus d’exécuter. Tous ces documents furent fournis aux entrepreneurs qui avaient l’intention de soumissionner.

Fleming.

SOUSSIONS—
CONTRAT No. 60,
C. A.

Bien que l’ouvrage dans la Colombie Anglaise eût été annoncé le 13 août 1878, ce n’a été que le 3 octobre 1879, que les soumissions ont été définitivement demandées pour le 17 novembre.

*Soumissions—**Contrat No. 80, C. A.*

Rapport par télé-
graphe d'Edmonton
concernant la route
de la Rivière de la
Paix.

Ordre en Conseil
adoptant la route
pour le chemin de
fer.

Le point objectif,
Burrard Inlet.

19855. Avant d'enregistrer les particularités des transactions se rattachant à ces contrats, veuillez nous expliquer, autant que vous le pouvez, ce qui a fait décider de demander ces soumissions et de passer ces contrats?—Oui : je me rappelle la chose très bien. Je revins d'Angleterre en septembre, de bonne heure en septembre, après l'achat des 50,000 tonnes de rails, et c'était mon désir et mon intention de me rendre immédiatement jusqu'au Fort William et de parcourir la voie jusqu'à Manitoba ; mais je ne pus le faire avant d'avoir eu des nouvelles des personnes qui étaient à faire des explorations dans les environs de la Rivière de la Paix. Vers la fin du mois (on peut s'assurer de la date précise) je reçus un rapport télégraphique d'Edmonton concernant les opérations des partis d'explorateurs, et immédiatement après, à savoir : le 30 septembre, je fis au ministre des chemins de fer et canaux, un rapport sur la question de la route. Immédiatement après, il fut passé un Ordre en Conseil adoptant pour le chemin de fer la route à travers la Colombie Anglaise jusqu'à Burrard Inlet. Le même jour, si je ne me trompe, les annonces, dont j'ai parlé tout à l'heure, demandant des soumissions, furent insérées dans les journaux.

19856. Après la réception des soumissions, je crois que vous avez fait un rapport officiel sur leurs mérites relatifs?—Des soumissions furent reçues. Elles furent ouvertes par le sous-ministre, M. Trudeau, le secrétaire, M. Braun et par moi. Au fur et à mesure qu'on les dépouillaient l'une après l'autre, les particularités de chacune étaient enregistrées sur des feuilles de papier. Les soumissions étaient classées en soumissions régulières et en soumissions irrégulières. Tous les détails sont relatés dans mon rapport du 22 novembre.

19857. Dans votre rapport sur la section A, de qui, dites-vous, que vient la soumission la plus basse?—Elles n'étaient pas désignées par lettres, si je me rappelle bien ; on les appelait de leurs noms—d'Emory Bar à Boston Bar. Les soumissions elles-mêmes étaient lettrées.

19858. Eh bien ; d'Emory Bar à Boston Bar?—La soumission la plus basse était celle de D. McDonald & Cie., \$2,727,300.

Soumissions irrégulières.

19859. Dans le dossier de l'ouverture de ces soumissions, on trouve une soumission d'une autre maison pour un prix plus bas ; veuillez nous expliquer comment celle-là n'a pas été examinée ni admise à concourir?—Il y avait une soumission envoyée par J. Battle, Symmes, Wood & Jackson, \$2,634,120. Cette soumission fut reçue par la malle le 17, à trois heures et demie de l'après-midi, dans une enveloppe enregistrée. Il y en avait une autre venant de Brown & Corbett, Charlottetown, reçue par la malle à trois heures et demie le 17. Celle-ci ne contenait ni mandat ni sûretés. La première, celle de Battle, Symmes, Wood & Jackson, contenait trois mandats pour \$5,000 chacune. Aux termes de l'annonce et des autres papiers, les soumissions devaient être envoyées avant midi le 17, et toutes à l'exception des deux dernières mentionnées, ont été régulièrement reçues selon l'avis donné. Il y avait quinze soumissions régulières et deux que nous appelons irrégulières.

Mises de côté.

19860. Vous rappelez-vous si les personnes qui étaient présentes à l'ouverture, étaient d'opinion, dès le commencement, que les deux soumissions irrégulières ne devaient pas être admises à concourir, ou bien si elles n'en sont venues à cette conclusion qu'après avoir connu les chiffres des différentes soumissions?—Avant d'avoir comparé les chiffres,

*Soumissions—
Contrat No. 80, C. A.*

nous les écartâmes de la classe régulière des soumissions, autant que je me le rappelle, et nous les entrâmes sur l'exhibit des soumissions tout simplement parce qu'elles avaient été reçues et ouvertes. Pardón, je vois une troisième soumission reçue d'une personne appelée David Oppenheimer. Elle n'était pas suivant la formule des soumissions. Il offrait de parachever les quatre sections pour la somme en bloc de \$12,000,000.

19861. Savez-vous si vous avez examiné la soumission de Battle suffisamment pour vous apercevoir qu'il s'y trouvait un changement marqué ou une rature, au moment où vous l'avez ouverte?—Je me rappelle que, lorsque les soumissions furent ouvertes, avant que nous en eussions constaté les chiffres, nous nous assurâmes d'abord que tout était parfaitement régulier. S'il rencontrait quelque irrégularité ou singularité, nous pouvions les mettre à l'écart, et nous occuper uniquement de celles qui étaient parfaitement régulières. Celle-ci fut mise à l'écart.

19862. En dehors de l'irrégularité du temps ou de la réception, vous rappelez-vous si cette rature a été remarquée—si elle a fait naître le soupçon du motif du retard dans l'envoi de la soumission ou, de fait, si elle a été remarquée du tout?—Je ne me rappelle pas cela. Je me rappelle que nous vîmes par le timbre de la poste sur l'enveloppe qu'elle avait été mise à la poste à Ottawa, et nous pensâmes que celui qui l'avait déposée là aurait pu, sans peine aucune, la laisser au bureau du secrétaire trois heures et demie plus tôt si elle était prête.

19863. D'après ce que vous comprenez de la transaction, concluez-vous que la soumission régulière la plus basse a été acceptée, considérée, et suivie du contrat?—La soumission régulière la plus basse était celle de D. McDonald & Cie. Il y a eu, je crois, bien des retards et une longue correspondance entre le département et les différentes parties, et cet ouvrage fut définitivement mis entre les mains de M. Onderdonk, l'entrepreneur actuel. Soumission de D. McDonald & Cie.,
la plus basse.

19864. Avez-vous pris quelque part aux négociations qui ont eu lieu entre le temps de la décision sur les différentes soumissions et la conclusion finale de l'arrangement par lequel M. Onderdonk est devenu l'entrepreneur?—Je n'ai pas, que je sache, pris part à ces négociations. J'ai fait, le 22 novembre, mon rapport sur les soumissions, et la première lettre de moi dont je me souviens est datée du 28 janvier suivant; elle parlera pour soi. Entre ces dates, je ne me rappelle pas avoir pris part aux négociations.

19865. Cette lettre traitait-elle de cette même section dont vous parlez?—Elle se rapportait à la section de Boston Bar à Lytton. Ce n'est pas la même section; c'est la section voisine au-delà.

19866. Il ne me paraît pas que ce soit la même dont nous parlons maintenant?—Non.

19867. Quant à cette section, dites-vous que vous avez pris quelque part aux négociations qui se sont terminées par la cession du contrat à Onderdonk, après avoir fait votre rapport?—Je n'y ai pris aucune part quelconque.

19868. Y a-t-il, selon vous, quelque autre chose se rapportant à ce contrat particulier qui demande de plus amples explications?—Je ne crois pas. Il n'y avait encore rien de fait, ou bien peu de chose, à part la

*Soumissions—**Contrat No. 60, C. A.*

passation du contrat, quand je cessai d'être l'ingénieur en chef. Tout ce qui a été fait en vertu du contrat l'a été dequis. Je me rappelle seulement avoir envoyé les ingénieurs pour surveiller l'ouvrage, et avoir écrit de longues et minutieuses instructions sur la manière dont ils devaient diriger les opérations.

CONTRAT No. 61,
C. A.

19869. Le contrat suivant, le No 61, est également pour une partie de la construction de la voie dans la Colombie Anglaise, et a été passé d'abord, paraîtrait-il, avec Ryan, Goodwin & Cie., et subséquentement cédé à Onderdonk : j'en conclus que vous avez aussi fait dans cela votre rapport sur le mérite des soumissions ?—Les soumissions pour cette section sont mentionnées dans ce même rapport du 22 novembre, et il fait voir que la soumission de Purcell & Cie., \$2,573,640, était la plus basse. Il y avait quatorze soumissions régulières pour cette section, une irrégulière. Celle-ci avait été envoyée par Brown & Corbett. Elle ne contenait pas de mandats, n'offrait pas de sûretés, et avait été reçue après l'heure.

19870. Etait-elle d'un chiffre moins élevé que la soumission adoptée de Purcell & Ryan ?—Je ne saurais dire. Les chiffres ne paraissent pas avoir été consignés dans l'extrait. Non ; la somme était de \$2,642,888.

19871. En sorte que si la soumission avait été admise à concourir, la transaction n'aurait pas eu un résultat différent ?—Elle se serait trouvée la cinquième après la plus basse à peu près.

Contrat basé sur
soumission la plus
basse.

19872. Ce contrat paraît avoir été basé, alors, sur la plus basse soumission, si je comprends bien votre rapport : est-ce comme cela que vous l'entendez ?—Les entrepreneurs étaient, dans le principe, Ryan, Goodwin & Cie. La soumission semble avoir été signée : Purcell & Cie. En consultant à l'extrait je vois que les noms des parties qui ont envoyé la soumission sont Purcell, Ryan, Goodwin et Smith. L'entrepreneur actuel est Andrew Onderdonk. Je suis informé que Ryan, Goodwin & Cie. ont cédé le contrat à Andrew Onderdonk. On mentionne cette cession à la page 190 d'un Livre Bleu donnant la liste des soumissions depuis janvier 1879, et à la même page on trouve une communication de moi sur le sujet, portant la date du 28 janvier 1880.

19873. Pouvez-vous dire si vous avez pris quelque part aux négociations qui ont amené cette cession du contrat à Onderdonk par Purcell, Ryan, Goodwin & Smith ?—Aucune quelconque.

19874. Avez-vous eu connaissance de la manière dont cette cession a été amenée ?—Non ; pas personnellement.

19875. Avez-vous une connaissance personnelle de la manière dont la cession du premier contrat à Onderdonk par McDonald & Cie., a été amenée ?—Non.

19876. Y a-t-il quelque chose concernant ce contrat pour la section B, de Boston Bar à Lytton, que vous croyiez exiger de vous quelque explication ?—Rien en dehors de ce que j'ai dit sur les autres contrats. L'un de mes derniers actes a été d'instruire l'ingénieur sur la manière dont il devait diriger les mesurages et les opérations se rattachant à la construction. Ces instructions étaient datées du 19 mars, 1880, et je puis les produire comme exhibit. On y verra que j'ai pris toutes les précautions pour que les choses se fissent bien, autant que je pouvais alors les prévoir, et j'espère que ces précautions ou des meilleures ont été et sont encore prises.

Soumissions—
Contrat No. 62, C. A.

19877. Le contrat suivant se rapporte à la section C, de Lytton à Junction Flatt, et paraît avoir été passé avec M. Onderdonk : il paraît aussi que vous avez fait un rapport sur le mérite relatif des soumissions ? — J'ai parlé des soumissions pour cette section dans mon rapport du 22 novembre, 1879. Il y avait douze soumissions en tout, je crois—onze soumissions régulières et une irrégulière. Celle-ci venait de la maison de Brown et Corbett. Elle ne contenait pas de mandats d'argent, n'offrait pas de sûretés, et avait été reçue après l'heure fixée. Les chiffres de la soumission irrégulière étaient de \$2,020,350. La soumission régulière la plus basse venait de D. McDonald & Cie \$2,056,950. Il n'y a pas de différence sensible entre les deux dernières mentionnées.

19878. Le contrat avec Onderdonk paraît avoir été basé sur cette soumission de McDonald & Cie., avez-vous pris quelque part aux arrangements qui se sont terminés par la cession à Onderdonk des droits de ces personnes ?—Aucune quelconque.

19879. Savez-vous ce qui a amené cette cession ?—Je ne sais rien personnellement. J'ai pu l'avoir entendu expliquer sur la rue, mais dans ce cas, la chose est complètement sortie de ma mémoire.

19880. Y a-t-il quelque chose concernant ce contrat que vous croyiez demander une explication de votre part ?—Rien de particulier.

19881. Celui qui vient après, par rang d'ordre, est avec M. Onderdonk pour une autre portion de l'ouvrage dans la Colombie Anglaise, le No. 63 ; vous avez, je crois, fait votre rapport dans ce cas, comme sur les autres soumissions reçues au même temps que la dernière ?— J'ai fait mon rapport sur les soumissions envoyées pour cette section dans le même rapport, en date du 22 novembre, et d'après ce rapport, la soumission la plus basse était celle de T. & M. Kavanagh, \$1,809,150. Il y avait onze soumissions régulières pour cette section. Il y en avait aussi une irrégulière venant de Brown & Corbett. Elle ne contenait pas de mandat d'argent, n'offrait pas de sûretés et avait été reçue trop tard. Les chiffres de cette soumission irrégulière ne sont pas inscrits dans cet extrait, mais en consultant la soumission je vois que la somme était de \$1,822,410.

CONTRAT No. 62,
 C. A.

19882. Plus haute que celle de la soumission acceptée ?—Un peu plus haute, oui.

19883. Dans cette affaire, il paraît que le soumissionnaire heureux a demandé une petite prolongation de temps : vous rappelez-vous si l'on vous a consulté à cet égard ; il eut un délai de quelques jours dans une occasion, et une extension additionnelle de quelques jours ?—Je ne me rappelle rien de cela ; je crois que je n'ai aucunement pris part aux négociations qui ont eu lieu entre la réception des soumissions et mon rapport sur icelles et leur adoption finale.

19884. Vous rappelez vous si vous avez pris quelque part aux négociations qui ont eu lieu entre l'adoption finale des soumissions et la cession des droits de ces parties à Onderdonk, et le contrat avec Onderdonk ?—Aucune part, si ma mémoire ne me fait pas défaut.

19885. Savez-vous personnellement ce qui a amené cette cession ?—Je n'en sais rien personnellement.

19886. Y a-t-il quelque chose, à propos de cette affaire, se rattachant à cette dernière section D que vous croyiez devoir expliquer ?—Rien de particulier.

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

Résultats favorables
au public.

19887. Avez-vous considéré la question de savoir si le résultat de cette demande de concurrence a été aussi favorable à l'intérêt public qu'on pouvait l'espérer, et dans toutes les circonstances?—Je n'ai pas raison de croire que le résultat n'a pas été, de tous points, favorable.

19888. Croyez-vous que les prix étaient aussi bas qu'on pouvait l'espérer dans le temps pour des ouvrages dans cette région?—Je le pense.

19889. Avez-vous donné quelque attention à la question de savoir s'il était désirable de confier des travaux aussi considérables à un seul entrepreneur ou à une seule maison, ou bien plutôt de les confier à quatre entrepreneurs séparés ou maisons?—Je parle de cela, je crois, dans ma lettre du 20 janvier 1880, page 190. J'y disais que

“ Comme les trois autres sections dans la Colombie Anglaise sont déjà données à M. Onderdonk, et qu'il y a une section qui est enclavée dans les trois, il serait très avantageux de confier le tout à un seul entrepreneur ayant les ressources nécessaires pour exécuter les travaux, et d'après les lettres du gérant général de la Banque de Montréal, et d'autres personnes de haute position, il semblerait ne pas exister de doute sur l'expérience et les ressources pécuniaires de M. Onderdonk.”

Avantageux d'avoir
les grands travaux
sous un seul entre-
preneur capable.

19890. Mais cette opinion, si je la saisis bien, ne regarde que le dernier état de choses, c'est-à-dire après qu'Onderdonk eût pris les trois autres sections, et je vous demandais si, lorsque l'ouvrage était entre les mains de quatre entrepreneurs, il était désirable de les fonder toutes et de les placer sous le contrôle d'un seul et même entrepreneur?—Dans ce que je viens de vous dire, j'ai déclaré qu'il serait d'un grand avantage d'avoir tous les travaux entre les mains d'un seul entrepreneur.

19891. C'est-à-dire, comme je le comprends, après que les trois autres sections avaient été acquises par Onderdonk?—Je crois avoir fait un rapport là-dessus quelque part ailleurs, mais je ne le trouve pas dans le moment.

19892. Sans nous en référer aux rapports antérieurs, quelle est aujourd'hui votre opinion sur le sujet?—J'aimerais mieux m'en référer à mes opinions telles que je les ai exprimées quand j'étais un employé du gouvernement, que de formuler aujourd'hui de nouvelles opinions.

19893. Auriez-vous quelque objection à dire ceci : si vous avez vu quelque raison de changer les opinions que vous exprimiez alors?—Je n'ai aucune raison de changer mon opinion. Je n'ai vu aucune raison de changer mon opinion.

19894. En sorte que, autant que vous vous souveniez du contenu de votre rapport, vous êtes toujours de la même opinion?—Oui.

19895. Je crois que vous avez fait allusion à ce sujet dans une partie précédente de votre interrogatoire quand vous discutiez l'a propos de donner l'ouvrage sur les sections A et B, entre la Baie du Tonnerre et la Rivière Rouge, contrats 41 et 42?—Oui.

Toutes choses égales
d'ailleurs, il vaut
mieux pour le public
qu'une seule maison
solide ait le contrôle
des grands travaux

19896. Si je vous ai bien compris, voici quelle est sur le sujet votre opinion : toutes choses égales d'ailleurs, vous pensiez que, dans l'intérêt du public, il vaudrait autant qu'une seule maison solide eût en mains l'entreprise?—Oui, j'imagine que j'ai dû donner une opinion comme celle-là.

19897. Avez-vous quelque objection à nous dire si, abstraitement parlant, c'est encore là votre opinion?—Oh ! je crois, comme il est dit

Soumissions—
Contrats Nos. 61-63,
G. A.

ici, que le résultat a été extrêmement avantageux ; mais je dois ajouter qu'on ne se trouve pas dans une disposition d'esprit bien favorable quand on est, comme je le suis, placé dans la boîte aux témoins, excité par les nombreuses questions que l'on me pose. Quand j'énonce une opinion sur une question d'une telle importance, j'aime à la donner avec calme et délibération.

19898. Je dois donc comprendre que vous ne désirez pas d'être interrogé davantage sur le sujet pour le moment?—Je n'ai pas d'objection à donner mon opinion sur cette question ou sur d'autres, mais je ne puis, situé comme je le suis ici, donner une opinion calme et délibérée sur cette question-ci ou aucune autre d'une importance égale.

19899. Y a-t-il quelqu'autre matière se rattachant à cet ouvrage dans la Colombie Anglaise, soit comme tout ou comme section, que vous croyiez devoir nous communiquer dans votre présent témoignage?—Je ne vois rien de plus. Les travaux sont extrêmement difficiles. Il me semblait dans le temps qu'ils étaient donnés à des prix très bas, plus bas, en réalité, que je ne croyais possible, et si je ne me trompe du tout au tout, je crois que, dans tous les cas, ils ont été donnés aux soumissionnaires les plus bas. Ouvrage donné à très bas prix et, dans chaque cas, au plus bas soumissionnaire.

19900. C'est ce que dit le rapport qui nous a été fourni?—A l'exception, peut-être, d'une soumission irrégulière dont j'ai parlé aujourd'hui, celle de Brown & Corbett ; ils offraient de faire les travaux à un prix un peu plus bas que quelqu'autre—le soumissionnaire régulier le plus bas.

19901. Le contrat qui vient ensuite par ordre de rang est le No 64, avec Ryan, Whitehead & Ruttan, pour un pont temporaire sur la Rivière Rouge ; vous rappelez-vous quelque circonstance particulière qui s'y rattache?—Oui ; je me rappelle quelque chose à ce sujet. M. Collingwood Schreiber était alors à Winnipeg en qualité d'ingénieur-surintendant, je crois, et le 3 mars, je lui envoyai le télégramme suivant : PONT SUR LA RIVIÈRE ROUGE.
CONTRAT No. 64.
Comment l'ouvrage a été entrepris.

“ Si vous le croyez désirable et praticable, pendant que la rivière est gelée, de construire un pont temporaire sur pilotis à Winnipeg, demandez des soumissions, en donnant une semaine d'avis.”

L'objet était de s'assurer un raccordement de chemin de fer entre les deux bords de la rivière et de se faciliter ainsi les communications entre l'embranchement de Pembina et la ville de Winnipeg et la région à l'ouest de Winnipeg. M. Schreiber répondit, le 4, le lendemain, à ce télégramme :

“ Il est désirable, dans l'intérêt de la construction rapide à l'ouest, d'avoir un pont, mais qu'est-ce que vous dites des obstructions à la navigation ? S'il faut le construire, les pilotis et les bois doivent être livrés de suite ; mais je ne crois pas qu'il soit prudent de le bâtir avant la débâcle.

Le 6 mars, en ayant reçu l'autorisation, j'enjoignis à M. Schreiber de se procurer les pilotis et les bois pendant que la neige durait, et le 10 mars je priai M. Schreiber de s'adresser à la corporation de Winnipeg, lui demandant la permission d'ériger un pont temporaire ; et que je croyais qu'il valait mieux retarder l'érection jusqu'au départ de la glace, mais qu'il fallait se procurer les matériaux de suite. D'après ces instructions, des soumissions furent reçues pour l'érection du pont temporaire, le 10 mars, et je fis mon rapport sur le fait quelque temps après, le 6 avril, la plus basse soumission ayant été acceptée, l'autorisation du ministre Contrat basé sur la soumission la plus basse.

Pont sur la Rivière
Rouge—
Contrat No. 64.

ayant été, en attendant, obtenue par le télégraphe. La soumission la plus basse était celle de John Ryan, Charles Whitehead et H. N. Ruttan, \$7,350. L'ouvrage fut entrepris et terminé après que j'eus cessé d'occuper le poste d'ingénieur en chef.

19902. Il paraît donc que le contrat a été basé sur la soumission la plus basse : savez-vous si jusqu'au moment où vous avez cessé d'avoir la direction des travaux, ceux-ci progressaient d'une manière satisfaisante?—Je n'ai rien appris à ce contraire jusqu'au moment où j'ai quitté le bureau.

19903. Y a-t-il quelque chose de particulier concernant ce contrat que vous croyiez nécessaire de déclarer?—Rien qui soit venu à ma connaissance.

MATÉRIEL ROULANT—
CONTRAT No. 65.

19904. Le contrat qui vient ensuite par rang d'ordre est le No 65, avec James Crossen, pour une certaine quantité de matériel roulant?—Ce matériel roulant dont vous parlez a été demandé par annonces le 19 février. Des soumissions furent demandées et reçues le 1^{er} mars. Elles furent ouvertes le 2 de mars par MM. Trudeau, Smellie et Braun. Le contrat paraît avoir été accordé à Crossen, de Cobourg, sa soumission étant la plus basse, pour quatre wagons de première classe. On ajouta plus tard au contrat un wagon officiel. On trouvera dans la correspondance les informations sur ce wagon officiel.

Contrat au plus bas soumissionnaire.

19905. Avez-vous eu une connaissance officielle de la manière dont ce contrat a été rempli?—Je ne le pense pas. Je crois que ce contrat a été rempli après que j'eus quitté le bureau.

19906. Y a-t-il quelque chose concernant ce contrat que vous croyiez utile de mentionner?—Non ; je ne vois rien qui doive attirer particulièrement l'attention.

SOUMISSIONS—
CONTRAT No. 66.

19907. Le contrat qui vient ensuite est le No 66, avec Bowie & McNaughton, pour la construction d'une partie de la voie principale, les deuxièmes 100 milles à l'ouest de la Rivière Rouge : celui-ci, si je ne me trompe, a été mis au concours public?—Cet ouvrage a été annoncé les 10 et 11 février 1880. La réception des soumissions a été remise par une seconde annonce datée du 22 mars, jusqu'à vendredi, le 9 avril. On rédigea et prépara les spécifications et le memorandum d'informations et les formules de soumission et tous les documents nécessaires, on les fit imprimer et on les distribua aux entrepreneurs qui se proposaient de soumissionner. Des soumissions furent reçues. Elles furent ouvertes le 12 avril, en présence de M. Trudeau, M. Schreiber et M. Braun, et le 13 avril, je fis au ministre mon rapport sur icelles. D'après ce rapport il appert que la plus basse soumission venait de George Bowie et de M. McNaughton ; le chiffre en était de \$438,914. Un contrat fut passé avec ces parties le 3 mai, mais je ne sais pas personnellement ce qui a été fait pour l'exécution de l'ouvrage de ce contrat.

Contrat basé sur la plus basse soumission.

19908. Le contrat paraît basé sur la soumission la plus basse, selon votre rapport du temps?—Oui.

19909. Y a-t-il autre chose concernant ce contrat que vous desiriez expliquer?—Je ne crois pas nécessaire de déclarer que les deuxièmes 100 milles étaient désignés dans une position que je ne considérais pas comme la meilleure.

Tracé du chemin de fer—

Contrat No. 68.

La désignation n'était pas approuvée du témoin.

19910. Qui avait arrêté cette désignation ?—Le gouvernement.

19911. Contrairement à votre recommandation ?—Contrairement à ma recommandation.

19912. En quoi différait-elle de la voie que vous recommandiez ?—Elle passait sur un terrain qui nécessitait des pentes raides, inutilement à mon sens.

19913. Voulez-vous dire qu'on aurait pu obtenir, entre les mêmes termini, une voie qui aurait présenté des rampes plus faciles ?—Par une route différente. Dans tous les cas mon opinion n'a pas été suivie, et le contrat a été adjugé.

Le témoin croyait qu'on aurait pu obtenir une meilleure voie avec rampes plus faciles si on avait suivi son avis

19914. Était-ce pour suivre la politique du gouvernement que cette voie a été adoptée, ou était-ce simplement pour suivre les opinions des ingénieurs qui différaient d'avec vous ?—J'oserais dire que la politique du gouvernement y était pour quelque chose.

19915. Quelle était la politique du gouvernement ?—Je ne suis pas prêt à dire ce qu'elle était. On ne me l'a pas expliqué bien clairement. Je ne pouvais pas voir quelle elle était moi-même.

19916. Voulez-vous dire que vous ne vous accordiez pas avec le gouvernement sur sa politique ?—Je n'ai pas été appelé pour m'accorder ou pour différer ; j'ai simplement énoncé mes idées sur l'à propos de la construction de la voie sur cette route particulière.

19917. Naturellement, nous n'avons aucun désir de nous enquerir du plus ou moins de justesse de la politique adoptée par le gouvernement ; mais nous désirons nous renseigner au sujet du caractère de la transaction au point de vue des ingénieurs : si je vous comprends bien, vous dites, n'est-ce pas qu'on aurait pu obtenir le même résultat, dans votre opinion, en suivant une route différente ?—Pratiquement, le résultat eut été le même sur une meilleure route.

19918. Pourriez-vous expliquer, d'une manière générale, les traits principaux de cette divergence d'opinions entre vous et les ingénieurs dont l'avis a prévalu ?—Je crois que mes rapports imprimés l'expliqueront en partie. Quoiqu'il en soit, vous trouverez mon rapport sur le sujet à la page 246 dans le Rapport sur le chemin de fer du Pacifique Canadien, pour 1880 ; on en parle aux pages 23 et 24, où je dis :

“ En juin dernier, on commença des arpentages pour établir la route à partir de la frontière Ouest de la Province de Manitoba, et de là en gagnant au Nord-Ouest vers la Rivière Saskatchewan. On a fait une reconnaissance générale du district, et deux voies ont été arpentées et examinées, l'une courant vers l'ouest et aboutissant à quatre milles au-delà du Fort Ellice, sur l'Assiniboine ; la seconde, en quittant la Province de Manitoba, prenait une direction ouest jusqu'à Bird Tail Creek ; une troisième était projetée qui serait partie du point de départ commun pour atteindre au confluent de la petite Saskatchewan et de l'Assiniboine. Cette voie promettait des rampes faciles sur une section qui plus tard aurait pu être utilisée définitivement pour le trafic du charbon ; mais la première aurait l'avantage sur l'autre route sous le rapport de la distance par milles. Le gouvernement maintenait qu'il était plus important de continuer la voie qui suivait la direction générale de l'établissement le long du versant occidental de Riding Mountain, d'autant plus qu'elle avait été trouvée vingt mille plus courte que la route sud. La route Nord-Ouest, fut, en conséquence adoptée par un Ordre en Conseil daté du 22 janvier dernier, et on demanda des soumissions pour la section des deuxièmes 100 milles de la Rivière Rouge.”

Tracé du chemin de
fer—
Contrat No. 66.

Voilà le point dont vous parlez. La voie que je recommandais était celle qui conduit de l'extrémité occidentale de la province de Manitoba à la Vallée de l'Assiniboine, par l'embranchement de la petite Saskatchewan.

19919. Est-ce celle dont vous parlez comme devant servir plus tard au trafic du charbon?—Oui.

CONSTRUCTION DU
CHEMIN DE FER—
CONTRAT No. 66.

19920. Je suppose que les travaux sur cette section étaient à peine commencés au temps où vous avez quitté le chemin de fer, et que, par conséquent, vous ne pouvez pas dire comment l'ouvrage se faisait sur ces deuxièmes 100 milles?—Je doute qu'il y eût rien de fait quand je me suis retiré du service.

MATÉRIEL ROU-
LANT.—

CONTRAT No. 67.

Simon Peters le sou-
missionnaire le plus
bas pour les wagons
à marchandises.

19921. Le contrat suivant est le contrat No. 67, avec la *Moncton Car Co* : avez-vous eu quelque chose à faire avec celui-là?—Ces wagons sont entrepris en vertu du contrat No. 67, ont été demandés par annonce en même temps que les wagons de voyageurs fournis en vertu du contrat No. 65. Pour ce genre particulier de wagons—c'est-à-dire, wagons à marchandises, wagons plateforme et wagons de marchandises—les prix de la *Moncton Car Co* étaient les plus bas, sauf une exception. Elle offrait de fournir les wagons à marchandises à \$690, et les wagons plateforme à \$490. Elle était en réalité la plus basse soumission pour les wagons plateforme, mais il y avait une offre plus basse pour les wagons à marchandises—celle de Simon Peters, de Québec.

19922. De combien celle-ci était plus basse pour les wagons à marchandises?—De \$5. Mais je crois qu'en consultant la soumission, vous verrez que Peters ne s'engageait pas à fournir tous les chars voulus, il ne voulait en entreprendre que la moitié.

19923. On rapporte qu'il ne voulait en fournir que de quinze à trente au lieu de soixante?—Oui.

19924. Alors, si je vous comprends bien, vous voulez dire que l'offre de la *Moncton Car Co.*, était la meilleure, dans l'intérêt public?—Voici une lettre adressée à Simon Peters, le 3 mars, par M. Braun, l'informant que sa soumission pour les wagons à marchandises était la plus basse—mais elle n'était pas faite sur la formule imprimée—et lui demandant s'il avait eu les dessins et les spécifications, et s'il était sûr que les wagons devaient être livrés à Emerson, Manitoba. On demandait encore à M. Peters de déclarer si sa soumission était faite aux conditions énoncées dans les plans et spécifications; que dans ce cas il eût à télégraphier le fait tout de suite par un télégramme qu'il confirmerait par lettre. On l'informa également qu'on exigerait un dépôt de 5 pour cent. Je vois que, le 4 mars, M. Peters télégraphia qu'il se rendrait à Ottawa. Le 5 mars, je vois une lettre de M. Peters, datée d'Ottawa, 5 mars, disant que lorsqu'il s'est décidé à soumissionner les wagons, il était trop tard pour qu'il pût se procurer des copies ou spécifications soit d'Ottawa ou de Moncton :

Peters se retire.

“Croyant que les dits wagons seraient les mêmes que ceux que j'avais soumissionnés pour les chemins de fer Intercolonial et Grand-Tronc; c'est sur ces plans et spécifications que j'ai soumissionné. Après l'examen des plans et spécifications des wagons pour le chemin de fer du Pacifique, que j'ai fait ce matin, je crois que les wagons sont beaucoup plus coûteux que ceux pour lesquels j'ai fait des estimations. Je prends donc la liberté de retirer ma soumission, et j'espère que cela ne me causera aucun préjudice auprès du gouvernement.”

La soumission de M. Peters mise à l'écart, le secrétaire reçut l'ordre de notifier aux soumissionnaires à Moncton que leur soumission était acceptée, et le contrat fut passé, à ce que j'ai compris.

*Matériel roulant—
Contrat No. 67.*

Contrat donné au soumissionnaire le plus bas ensuite—la *Moncton Car Co.*

1925. Avez-vous remarqué quelque autre chose concernant ce contrat qui demande à être expliqué?—Je pense qu'il n'y a pas besoin d'autre explication. Je ne vois rien de plus.

1926. Le contrat suivant, le No 68, est avec l'*Ontario Car Co* pour deux wagons de la malle et de marchandises?—On demanda par

CONTRAT No. 68.

annonces deux wagons de la malle et de marchandises en même temps que les wagons dont on vient de parler. La soumission la plus basse reçue était celle de la *Ontario Car Co*, et sa soumission fut acceptée.

Contrat donné au plus bas soumissionnaire, la *Ontario Car Co.*

Le prix était de \$3,115 ; le prix de celle qui venait ensuite était de \$3,303. Le contrat passé était daté du 8 mai. J'ai quitté le service d'ingénieur en chef avant la fin de mai, et le contrat, sans doute, a été rempli depuis. Je n'en sais rien personnellement. Le contrat suivant fut passé après que j'eus quitté le service. Je vois dans mon livre de correspondance un memorandum donnant les explications nécessaires sur le contrat 69. Voici ce qu'il y est dit :

TRANSPORT DES
RAILS.—

CONTRAT No. 69.

« Relativement à la lettre de M. Henry Beatty, du 13 courant, retournée avec le présent, je me suis informé, et j'ai appris de l'hon. M. Pope qu'il ne se souvient pas d'avoir demandé, comme le prétend M. Beatty, un taux pour 15,000 tonnes. Le 30 septembre, 1879, une lettre fut envoyée à M. Beatty, acceptant son offre de \$6 par tonne, pour une quantité limitée à 4,000 tonnes, de Montréal au Fort William, ce taux embrassant les droits du port à Montréal, de canaux, et d'assurance jusqu'à la valeur de \$25 par tonne ; les frais d'empilement au point de la livraison. Tard dans la saison 3,000 tonnes en sus des 4,000 tonnes arrivèrent à Montréal, et il devint nécessaire de les enlever des quais et de les expédier. M. Beatty, était le seul auquel l'on pouvait s'adresser pour cette fin, et il offrit de les transporter à Emerson au même taux qu'il avait entrepris de transporter 11,000 tonnes pour l'entrepreneur John Ryan. Cette offre fut acceptée sans les formalités ordinaires, et M. Beatty se mit à l'œuvre, mais il n'y a encore rien eu de payé. Comme la somme est importante, il faudrait, avant d'envoyer les certificats, faire confirmer l'arrangement pour le transport des 3,000 tonnes.

Explique pourquoi il n'y a pas eu de concours.

Ce qui s'est fait ensuite je l'ignore, mais je n'ai aucun doute qu'il a été passé un Ordre en Conseil et que les paiements ont été faits.

1927. Si je comprends bien, cet arrangement était favorable au gouvernement?—Je pense qu'il était très désirable.

Arrangement désirable dans l'intérêt public.

1928. Le fait qu'on n'invitait pas de concours ne causait en aucune façon de préjudice à l'intérêt public?—Nous fîmes transporter les rails pour le même prix que l'entrepreneur Ryan faisait transporter les siens, et il est naturel de supposer que John Ryan avait passé le marché le plus profitable possible avec la compagnie de Transport.

1929. Avez-vous quelque raison de croire que le transport aurait pu se faire à meilleur marché?—Je n'ai aucun motif de penser qu'il eût pu se faire à meilleure composition.

1930. Le contrat suivant, le No 70, est avec la Compagnie de Transport du Nord-Ouest, représenté par ce même M. Beatty dont vous venez de parler, et il s'agit encore du transport de rails ; veuillez nous dire ce que vous avez eu à faire avec ce contrat?—Je ne crois pas m'en être occupé. Les soumissions ont été reçues au moment où je

CONTRAT No. 70.

Ponts sur les débouchés Est et Ouest du Lac des Bois—
 Contrat No. 71.

quittais le service, et je ne vois pas par les papiers que j'ai sous les yeux, que j'aie eu à m'en mêler du tout, à moins, peut-être, que je n'aie rédigé l'annonce, la spécification et la formule de soumission.

19931. Je ne connais pas d'autre contrat auquel vous ayez pris part ; croyez-vous que j'en aie omis quelqu'un ?—Je crois que nous les avons tous repassés. Oui, il y en a un autre. Il y a un contrat passé avec la *Toronto Bridge Co.* Une annonce datée du 1^{er} avril 1880, demandait des soumissions pour la fourniture et l'érection de ponts de fer sur les débouchés Est et Ouest du Lac des Bois. On rédigea des spécifications et autres détails que l'on fit imprimer et distribuer pour l'usage des entrepreneurs qui voudraient soumissionner. Des soumissions furent reçues, et le 20 mai, je fis mon rapport sur icelles au ministre des chemins de fer et canaux. On peut se procurer ce rapport. On invitait aussi des offres pour d'autres ponts. La soumission de la *Toronto Bridge Co* était décidément la plus basse, et je recommandai qu'on lui donnât le contrat de deux ponts au débouché du Lac des Bois. Cette transaction comportait une dépense de \$51,264,80. Voilà tous les contrats, je pense.

La *Toronto Bridge Co.* étant le plus bas soumissionnaire, obtint le contrat.

Carre.

HENRY CARRE : continuation de son interrogatoire.

TRACÉ DU CHEMIN
 DE FER—
 CONTRAT No. 14.

Par le Président :

19932. Avez-vous fait la désignation de la voie telle qu'elle est à présent adoptée sur la section 15, et la partie est de la section 14 ?—Pas sur la partie est de 14.

19933. Jusqu'ou s'étendait votre ouvrage à l'Est ?—Il ne s'étendait que jusqu'au bord occidental du Lac Traverse.

19934. Vous voulez dire, alors, cette pointe de terre qui s'avance dans le lac ?—Oui ; à la station 1912.

19935. Est-ce sur cette pointe de terre bien connue ?—Oui ; c'était l'extrémité de la désignation que j'avais à faire, je tirai ensuite une ligne d'essai à moi propre jusqu'à la Rivière-Rouge.

19936. Laquelle ligne a été adoptée la première, celle de 14 ou de 15 : je veux dire, avez-vous eu à travailler de façon à réjoindre quelque ligne déjà adoptée, ou aviez-vous tout le champ libre de manière à faire votre choix d'une ligne, et à ce que quelqu'autre pouvait se joindre à votre ligne ?—J'avais tout l'espace libre depuis le Portage du Rat jusqu'à la Rivière Rouge, suivant la direction générale de la ligne de M. Jarvis tirée en 1871-72—dans l'hiver.

Tracé deux lignes dans le voisinage du Lac Traverse.

19937. Vous rappelez-vous si vous avez tracé plusieurs lignes dans le voisinage de cette traverse du lac Traverse ?—J'en ai tracé deux ; voilà tout. La ligne actuelle est la première.

19938. L'autre était-elle la ligne alternative dont parle M. Fleming dans son rapport : avez-vous vu son rapport sur l'à propos de choisir cette ligne de préférence à l'autre ?—Je viens de le voir à l'instant pour la première fois.

19939. Cette ligne alternative dont parle là M. Fleming, était celle à laquelle vous faites maintenant allusion quand vous parlez de l'autre ligne—je veux dire celle qui n'a pas été adoptée ?—Oui ; c'est l'autre ligne à ce point.

*Tracé des chemins
de fer—
Contrats Nos. 14
et 15.*

19940. Avez-vous fait d'autres désignations pour voir quelle était la meilleure ligne qu'on pouvait obtenir, à l'exception de celle qui a été adoptée, et de cette autre ligne dont vous parlez?—Oui; j'ai fait une autre ligne le long du Sud de Shoal Lake et du lac des Bois.

19941. Celle-là est encore plus au sud que cette autre ligne dont vous avez parlé en premier lieu?—Oui.

19942. Combien plus au sud?—Je serais quelques dix milles.

19943. Si loin qu'elle ne pouvait en aucune façon se comparer avec ces deux routes dans cette localité—je veux dire à la traverse du Lac Traversé?—Non; elle ne touchait pas du tout le Lac Traversé.

19944. Connaissez-vous quelques autres désignations projetées en dehors de ses deux?—M. Jarvis a tiré une ligne un peu plus au nord que celle-ci.

19945. Un peu plus au nord de quoi?—Un peu au nord de la présente traverse; un demi-mille au nord environ.

19946. Connaissez-vous quelques autres désignations que celle de M. Jarvis, dont vous parlez, au nord de la ligne actuelle, à part ces deux qui sont comparées dans le rapport de M. Fleming?—Non; il n'y a pas de désignations, mais j'ai tiré une ligne d'essai tout à fait au nord du Lac Traversé, appelée la ligne des Dalles.

19947. Veuillez maintenant examiner une carte [Exhibit No. 100], et nous dire si vous avez tiré aucune de ces autres lignes qui sont tracées là, outre celles sur lesquelles vous dites que M. Fleming a fait un rapport?—Je ne vois sur cette carte qu'une des lignes que j'ai tirées.

19948. Mais il y a plusieurs autres lignes: avez-vous tiré aucune de celles-ci?—Non; il n'y en a pas d'autre de marquée sur cette carte. Je me rappelle que M. Fleming proposait—avait envoyé un dessin.—

19949. Bien que vous n'avez pas actuellement tiré aucune de ces lignes, vous a-t-il suggéré que vous deviez tirer quelqu'une de celles que vous voyez marquées sur cet Exhibit No. 100?—Oui.

19950. Comment celle-là est-elle marquée sur l'Exhibit?—No. 4, en craie rouge.

19951. Eh bien; qu'avez-vous à dire sur cette proposition?—M. Rowan me le communiqua au bureau, à Winnipeg. On me demanda ce que je pensais, et je lui donnai, de mémoire, le profil de ce que nous obtiendrions, selon moi, si cette ligne était adoptée—le profil que nous obtiendrions si cette ligne était tirée. Je le passai à M. Rowan, et je n'en ai plus entendu parler depuis.

19952. Pouvez-vous nous dire comment se serait comparé ce profil, au point de vue de la dépense probable ou de la praticabilité, avec la ligne actuellement adoptée?—Il en résulte des rampes beaucoup plus raides à la traverse du Lac, du moins autant que je le connais, parce qu'il a fallu se tenir à un niveau plus élevé—les tranchées de chaque côté auraient été bien plus profondes que celles que nous avons à présent.

19953. Elle n'était donc pas aussi désirable que celle qui a été adoptée?—Pas là; mais je crois que je pourrais indiquer—il y a une ligne marquée sur cette carte qui serait, à mon avis, plus désirable. Indiquez sur la carte une ligne qui, à son avis, eût été meilleure que celle qui a été adoptée.

*Tracé du chemin
de fer—
Contrats Nos. 14
et 18.*

19954. Une ligne marquée sur cet exhibit?—Oui.
19955. Avez-vous jamais vu cet Exhibit auparavant?—Non, mais je connais la région si bien.
19956. Vous a-t-on déjà interrogé sur ce sujet là?—Non, jamais.
19957. Pourriez-vous définir, de façon à ce que les reporters puissent en prendre note, la ligne qui, à votre sens, serait plus désirable en ce endroit que celle qui a été adoptée, vous servant pour cela de tous les moyens pour l'indiquer soit par les numéros des stations ou autrement?—Je crois que le No. 2 aurait été meilleure.
19958. Voulez-vous dire la ligne rouge marquée ici No. 2?—Oui, on m'a dit qu'il y a un tracé par cette vallée marquée No. 2, et aboutissant au point oriental du promontoire sur lequel la ligne actuelle se trouve placée.

OTTAWA, vendredi le 22 avril 1881.

HENRY CARRE : continuation de son interrogatoire :

Par le Président :—

19959. Quand avez-vous été attaché pour la première fois aux sections 15 ou 14?—Au printemps de 1874.
19960. En quelle qualité?—Comme ingénieur en charge d'un parti.
19961. Parti d'arpenteurs?—Parti de désignation.
19962. Cela était avant que la construction ait commencé?—Oui ; trois ans auparavant.
19963. Sur quelle partie du pays aviez-vous le contrôle?—Mes instructions m'enjoignaient de tirer une ligne depuis le Portage du Rat, traversant à la traverse orientale de la Rivière Rouge, à son débouché oriental, jusqu'au près d'un point appelé la Pointe au Sucre, en suivant la direction générale d'une ligne tirée par Jarvis en 1871.

Reçut ordre de tirer une ligne du Portage du Rat à la Rivière Rouge.

19964. Est-ce là la même direction générale dans laquelle la voie est maintenant à se construire?—La même direction générale, oui ; mais un peu au sud de la ligne de Jarvis.

19965. Sur quelle étendue de terrain, alors, avez-vous désigné une ligne sur les sections 14 et 15?—Je désignai depuis le Portage du Rat jusqu'au bord occidental du Lac Traverse, et de là, jusqu'à la frontière est de la province, je tirai une ligne d'essai.

Reçut ordre d'abord d'aller à la Rivière Rouge ; plus tard d'aller rejoindre Brunel.

19966. Veuillez me définir ce que vous entendez par l'ouvrage que demande une ligne d'essai, en quoi il diffère de celui que demande la désignation d'une ligne?—Avant de répondre à cela, permettez-moi de dire qu'on m'avait enjoint de joindre ma ligne à une ligne de M. Brunel à ce point, bien que mes premières instructions m'envoyassent à la Rivière Rouge.

19967. Pour le présent, la désignation, à l'ouest de la frontière de la Province, n'affectera pas la ligne que nous examinons, en sorte que nous pouvons nous dispenser de nous en occuper ; je me rappelle ce que vous en avez dit dans une occasion précédente. Veuillez décrire en peu de mots, la différence entre l'ouvrage que demande la désignation

*Tracé du chemin
de fer—
Contrats Nos. 14
et 15.*

d'une ligne comme celle que vous dites avoir désignée du côté ouest du Lac Traverse, et l'ouvrage d'une ligne d'essai, à l'ouest de ce point?— En dirigeant la ligne entre le Portage du Rat et le Lac Traverse, il me fallut d'abord tirer une ligne d'essai avant de pouvoir avoir une ligne de désignation.

19968. Eh bien; que fait-on quand on tire une ligne d'essai?— Pour tirer une ligne d'essai vous tirez un nombre indéterminé de lignes dans différentes directions, prenant les angles ou les cours de ces lignes, chainant, et prenant les niveaux. Puis, cela fait, je traçais la ligne de désignation qu'on avait à faire y mettant toutes les courbes, les piquets et tout dans la position précise dans laquelle la voie serait placée où que les rampes seraient faites. Comment se tire une ligne d'essai.

19969. En faisant ce que vous appelez une ligne d'essai, la faites-vous au moyen des instruments?—Je me suis toujours servi d'instruments partout.

19970. Pour les lignes d'essai? Oui; quelquefois la ligne d'essai est tirée au moyen de la boussole, en se guidant sur la boussole, quelquefois au moyen d'observations astronomiques faits avec une lunette de méridien. Dans ce cas c'était au moyen d'observations astronomiques faites avec une lunette de méridien.

19971. En tirant une ligne d'essai, suivez-vous une ligne droite à travers le pays?—Des lignes droites avec des angles. Ayant tiré une ligne d'essai, vous désignez la voie en mettant des courbes où il y a des angles.

19972. Puis, plus tard, quand vous adoptez une désignation, vous mettez des courbes où se trouvent ces angles, et raccourcissez d'autres manières la longueur—est-ce là ce que vous voulez dire?—Oui.

19973. Je veux faire inscrire sur les notes des témoignages une définition faite par vous, afin que ceux qui n'appartiennent point à votre profession comprennent les devoirs que vous avez remplis dans cette partie de la contrée?—Comme je le dis, entre le Portage du Rat et le lac Traverse, j'avais à faire une ligne d'essai en avant de la désignation, puis à revenir sur mes pas et à désigner.

19974. Avec le même parti?—Avec le même parti. Si la ligne d'essai ne convenait pas, je recommençais, ce qui faisait double besogne—double besogne de distance. Après avoir dépassé le lac Traverse, je n'avais rien que des lignes d'essai, suivant la meilleure direction que je pouvais, poussant de l'avant et prenant la direction, enjoignant aux hommes de la lunette du méridien de suivre la direction que je voulais. De fait, une ligne d'essai ressemble beaucoup à un navire qui louvoie sous le vent contraire; on avance et on recule, tâchant d'éviter les rochers, marais, lacs, et toutes espèces d'obstacles. Avec la désignation de la ligne vous savez ce qu'il y a en avant de vous; mais vous devez être plus exact et tirer toutes les courbes; poser tous les piquets, de façon à obtenir un profil exact de la voie. Différence en la ligne d'essai et la ligne de désignation.

19975. En faisant, dans le commencement une ligne de désignation pour un chemin de fer, considérez-vous comme nécessaire d'obtenir la meilleure ligne possible avant de déterminer la désignation?—C'est ce qui se pratique généralement. Vous trouvez la meilleure ligne, mais vous ne pouvez la connaître que lorsque toute la ligne est terminée—qu'après avoir terminé votre travail et fait vos calculs.

19976. N'arrive-t-il pas qu'une ligne est quelquefois tirée ou une

*Tracé du chemin
de fer—
Contrats Nos. 14
et 15.*

désignation adoptée avec l'entente bien distincte qu'un nouvel examen pourra y apporter des améliorations sensibles?—Certainement.

19977. Est-il nécessaire alors, dans le commencement, d'adopter ce que l'on considère comme la meilleure ligne, ou bien une ligne simplement praticable?—Dans ce cas, je comprendrais que vous voulez dire la meilleure route. Si vous prenez une ligne, vous prenez une ligne qui doit être établie, mais vous pouvez prendre une route à travers une contrée—deux routes—et en adopter une comme étant généralement la meilleure, et puis y faire toutes les améliorations que vous pouvez.

Ce que le témoin entend par une route.

19978. Vous faites une distinction entre une route et une ligne; eh bien; parlant d'une direction générale comme d'une route, quel serait le mot technique pour exprimer un alignement exact?—Ce que j'entends par une route, c'est de suivre la direction générale d'une contrée—suivant la hauteur des terres, traversant les lacs à certains points qui sont les seuls que l'on peut utiliser.

La ligne est le vrai centre de l'encaissement de la voie.

19979. Je vois maintenant ce que signifie le mot route?—Mais une ligne est le centre exact de l'encaissement de la voie.

19980. Vous dites maintenant ce qu'on entend par une ligne; eh bien, est-il nécessaire d'abord d'adopter ce que l'on considère la meilleure ligne ou simplement une qui est praticable?—Il est d'usage d'adopter la meilleure ligne après avoir essayé toutes les lignes—après avoir essayé tous les moyens de l'obtenir, de trouver quelle est la meilleure.

Il faut que la désignation de la voie soit faite pour juger si la ligne est la meilleure.

19981. C'est l'usage, dans le commencement, quand on désigne une ligne, n'est-ce pas?—En travaillant à la désignation, vous ne pouvez dire au juste quelle est la meilleure ligne, que lorsqu'elle a été désignée. De fait, pour juger il faut que la désignation soit faite.

19982. Je répète ma question : est-il nécessaire, dans le commencement, d'adopter ce que l'on considère comme la meilleure ligne, ou bien une ligne qui est praticable?—Il est d'usage d'adopter la meilleure ligne, certainement.

19983. Dois-je comprendre que vous vous absteniez de désigner aucune ligne tant que vous n'avez pas entièrement examiné la contrée pour vous assurer qu'elle est la meilleure?—Non.

Les deux lignes doivent être tracées avant que personne puisse dire quelle est la meilleure.

19984. Il n'est donc pas nécessaire de s'assurer quelle est la meilleure ligne avant de la désigner du tout?—Il faut désigner les deux lignes avant que vous soyez en mesure de dire laquelle des deux est la meilleure.

19985. Ce raisonnement me semble très clair, mais il n'est pas clair pour vous. Je répéterai ma question : est-il nécessaire dans le commencement d'adopter ce que l'on considère comme la meilleure ligne, ou bien seulement une ligne qui est praticable?—Où placez-vous ici la désignation? C'est ce qui m'embarrasse. Vous parlez de désignation dans votre question.

19986. En d'autres termes, attendez-vous pour désigner aucune ligne que vous ayez fait une investigation si complète que vous pouvez dire quelle est la meilleure ligne?—Oui, dans certains cas nous le faisons; dans d'autres, non.

Il n'est pas toujours nécessaire de faire un examen complet.

19987. N'est-il pas nécessaire d'en agir ainsi dans tous les cas?—Non cela n'est pas nécessaire.

*Tracté du chemin
de fer—
Contrats Nos. 14
et 15.*

19988. Avez-vous adopté la désignation de cette ligne que vous dites avoir été faite jusqu'à la rive ouest du lac Traverse, sans faire un examen si minutieux de la contrée que vous pouvez dire laquelle serait la meilleure en définitive?—Ce n'est pas moi qui l'ai adoptée.

19989. Adopté quoi?—Je n'ai pas adopté la ligne.

19990. Je veux dire adopté comme l'ouvrage de votre parti. Si je comprends bien, vous étiez un parti de désignation?—Mes instructions m'enjoignaient de tirer une ligne de désignation, et pour cela il fallait désigner.

19991. Si je vous comprends bien, vous dites que vous avez fait non seulement une ligne d'essai mais une désignation; en ce qui concerne votre parti et suivant votre jugement vous avez désigné la ligne jusqu'à la rive ouest du Lac Traverse?—Oui; une ligne d'essai de désignation, vous feriez mieux de poser ainsi la question.

19992. Cette première investigation ou examen que vous avez faite, était-ce sans les instruments ou avec les instruments?—Oui.

19993. Vous dites que votre parti revint sur ses pas, et s'y prit autrement: quel était le premier procédé?—Il y eut trois procédés. D'abord je parcourus la ligne avec mes bûcherons. (1) Parcourut d'abord la ligne avec les bûcherons—exploration.

19994. Comment appelez-vous cela techniquement?—Nous piquetâmes et fîmes des entailles aux arbres indiquant la ligne.

19995. Comment appelleriez-vous cela?—C'est une désignation d'essai ou une exploration; une ligne d'exploration.

19996. Techniquement, comment appelez-vous cette opération?—Une ligne grossière d'exploration.

19997. Que faites-vous ensuite?—Ensuite les hommes de la lunette de méridien parcoururent cette ligne piquetée et prirent tous les angles: les chaîneurs suivirent et la chaînèrent: puis vinrent les niveleurs qui la nivelèrent, et enfin elle fut rapportée. (2) Des hommes de la lunette de méridien parcoururent la ligne et prirent tous les angles; les chaîneurs la chaînèrent; les niveleurs la nivelèrent.

19998. Comment appelleriez-vous cette seconde opération?—C'est une ligne d'essai; une ligne d'essai avec instruments.

19999. Vous dites que vous faites une troisième opération?—Pour la troisième opération, nous revîmes sur nos pas et je fis entrer les courbes; redressai les angles et fis entrer les courbes.

20000. Comment appelleriez-vous cela?—C'était la désignation d'essai. (3) Désignation d'essai.

20001. C'est tout ce que vous avez fait pour établir la ligne sur la rive sud du lac Traverse?—Oui.

20002. Cela s'est-il fait et décidé parce que vous considérez que c'était de la ligne la meilleure que l'on pouvait éventuellement obtenir, ou parce que c'était une ligne assez bonne pour être adoptée pour cette occasion?—Je l'ai fait parce que c'était la seule ligne praticable que je pusse trouver dans cette direction; c'est-à-dire, dans cette direction ou sur cette route.

20003. Croyez-vous toujours que c'était la seule ligne praticable que l'on pût trouver dans cette direction?—Sur cette route? Sa ligne la plus praticable.

20004. Sur cette route?—Avec les rampes que l'on m'avait données.

*Tracé du chemin
de fer—
Contrats Nos. 41
et 18.*

2005. Vous dites que votre opinion n'a pas changé?—Mon opinion est restée la même. Il y avait quelques légères déviations qu'on aurait pu faire.

2006. Si vous êtes toujours de la même opinion, cela règle en apparence toute la question d'une ligne meilleure trouvée en traversant le Lac Traverse?—Traversant le Lac Traverse?

2007. Traversant dans cette localité?—Avec ces rampes,

2008. Ainsi donc, vous êtes d'avis qu'il n'y a pas de meilleure ligne à adopter?—Dans cette direction?

2009. Allant à l'est ou à l'ouest dans cette direction?—Je considère qu'il existe une meilleure ligne à l'est ou à l'ouest du Portage du Rat.

2010. Où est-elle?—Par rapport à cette ligne du sud que j'ai tirée?

2011. Supposons que vous alliez au Lac Traverse, y a-t-il, à votre avis, une meilleure ligne aujourd'hui?—Non pas avec ces rampes. Je ne pouvais trouver de meilleure ligne—du moins, je n'en connais pas de meilleure.

2012. J'ai compris que vous disiez dans votre conversation d'hier que, d'après ce que vous connaissiez de cette opération de désignation, et ce que vous pouviez voir de la contrée depuis quelle a été déboisée, vous étiez d'opinion qu'il y avait une meilleure ligne?—C'est-à-dire à l'ouest du Lac Traverse. Ce n'est pas de celle-là que je parlais. Je parle maintenant à l'est du Lac Traverse.

2013. Voulez-vous dire que cette meilleure ligne doit dévier de la ligne établie à quelques points à l'ouest du Lac Traverse?—Vous ne croyez pas qu'on puisse trouver de meilleure ligne, en partant d'un point à l'est du Lac Traverse et traversant le Lac Traverse?—Oui; toujours avec la réserve des instructions que j'avais reçues de travailler avec les rampes que l'on me donnait.

Liste des rampes.

2014. Quelles étaient ces instructions?—On me donna une liste des rampes. Rampes entre la Rivière Rouge et le Lac Supérieur: Ascension pour la tangente et une courbe d'un degré, allant à l'ouest 1 par 100 maximum; à l'Est, .5 par 100. Pour une courbe de deux degrés, .9 pour 100 allant à l'Ouest; et .45 par cent allant à l'Est. Courbe de trois degrés, .8 par 100 allant à l'Ouest; .40 par 100 allant à l'Est. Courbe de quatre degrés; .7 par 100 allant à l'Ouest; .5 par 100 allant à l'Est. Et au bas de ces instructions il y avait une note:

“ En faisant la désignation d'essai tâcher d'avoir le maximum ci-dessus des rampes. Dans certains cas il sera suffisant de s'assurer qu'on peut y atteindre sans retourner sur le terrain tant que la désignation ne sera pas finalement terminée ”

Cette note fut insérée en conséquence d'une question que je posai à M. Fleming pour savoir si je devais abandonner une première ligne pour en essayer une seconde ligne à travers toute la contrée, si nous ne pouvions obtenir ces rampes. M. Rowan affirmait qu'on le pouvait, et comme je savais que M. Jarvis n'avait pas le dessein de se servir de ces rampes dans le temps qu'il faisait ses arpentages, je croyais qu'il était bien douteux qu'on pût les obtenir dans une contrée aussi accidentée. Je découvris qu'il en était ainsi en suivant la ligne de M. Jarvis, et on trouvant çà et là de vieilles stations et d'anciens points de repère. Je découvris

Rampes impossibles
sur la ligne Jarvis.

*Tracé du chemin
de fer—
Contrats Nos. 14
et 15.*

qu'il tirait sa ligne d'après des rampes toutes différentes, et que ces rampes étaient entièrement impossibles et impraticables.

20015. Vous parlez des rampes de M. Fleming?—Oui; ces rampes que j'ai lues tout à l'heure étaient tout à fait impraticables sur la ligne tirée par M. Jarvis.

20016. Eh bien, si je vous comprends comme il faut, vous dites que vous avez fait ce que vous appelez votre désignation d'essai jusqu'à la rive sud du lac Traverse?—Oui.

20017. Etes-vous allé au-delà de la baie qui est maintenant sur la section 14, où vous êtes-vous arrêté au sommet du promontoire?—Au sommet du promontoire.

20018. Avant d'adopter ce point comme le bout de votre désignation d'essai, avez-vous examiné avec quelque soin la contrée au sud du promontoire, dans un rayon d'un quart de mille ou d'un demi mille, pour vous assurer si l'on pouvait traverser ailleurs?—Oui, dans une certaine mesure.

20019. Jusqu'à quel point pouvez-vous dire?—Je grimpai sur les côtes de mon mieux, et frayai un chemin à travers bois. Il paraît que je n'aperçus pas une vallée que j'ai vue depuis. Je tirais alors une ligne d'essai pour voir si une ligne était praticable du tout, et si je pouvais passer par les rochers, mais je ne crus pas qu'il valût la peine de perdre mon temps à faire la désignation tant que je ne saurais pas au juste si je pouvais la terminer.

20020. Vous dites que vous êtes passé sans apercevoir cette vallée que vous avez découverte depuis?—Oui.

Vallée inaperçue par le témoin au sud de la station 4000, sur la section 14.

20021. Où est cette vallée: à quelle distance au sud se trouve-t-elle de la ligne actuelle?—Au sud de la station 4000 sur le contrat 14.

20022. Pour le moment, je vous prie de diriger uniquement votre attention sur la contrée embrassée par la section 15. Vous dites, n'est-ce pas, que vous avez adopté le sommet de ce promontoire pour le terminus de la section 15 sur votre désignation d'essai: je vous demande maintenant si vous avez considéré la question de savoir s'il y avait possibilité d'obtenir une meilleure ligne sur la section 15, vers l'extrémité ouest de 15, ou si vous vous êtes cru sûr que vous aviez choisi le meilleur point pour votre terminus?—Je me suis cru sûr que je ne pouvais trouver de meilleur point pour traverser le Lac Traverse. Nous ne connaissions rien, dans le temps, de 15 ou de 14. J'étais sorti de la plus mauvaise partie de la mauvaise région. Le pays était découvert ensuite. Il y avait une épaisse couche de neige, la terre était gelée, et il était difficile et plus dispendieux de faire ce travail de désignation. Je décidai, alors, comme j'avais une longue distance à parcourir et que la saison était bien avancée, de finir au plus vite la ligne d'essai sur laquelle je savais pouvoir baser une ligne de désignation.

Était certain qu'il avait trouvé le meilleur point pour la traverse du Lac Traverse.

20023. Comment est-il arrivé que vous ayez terminé votre désignation à ce point particulier quand votre travail embrassait toute la contrée non-seulement en cet endroit mais à l'ouest?—Parce que je savais que je n'avais pas de temps de reste, et que j'avais reçu—j'ai en effet reçu—de M. Rowan une lettre très vive me disant que j'avais passé trop de temps à cet ouvrage, et me demandant de lui expliquer pourquoi je retardais autant à le terminer.

*Tracé du chemin
de fer—*

Contrat No. 15.

Choisit le Lac Traverse, simplement parce qu'il avait traversé le lac sur la première glace.

20024. Pouvez-vous dire si, dans le temps, on vous avait en aucune façon intimé que ce devait être là un point objectif ou point dirigeant au sommet du promontoire?—Non, certainement. Personne m'a jamais soufflé mot à ce sujet. C'était simplement parce que je venais justement de traverser ce Lac sur la première glace assez forte pour porter un homme, et puis, mes sauvages me disaient que je pouvais avancer un peu plus vite, et j'ai cru que la ligne d'essai suffirait pour donner tous les renseignements nécessaires dans le temps, et je croyais que la ligne que j'avais tirée était tellement incomplète qu'il n'y en aurait probablement une autre de faite—qu'on en essayerait une autre.

20025. Alors cette désignation que vous dites avoir faite jusque là n'était, à votre sens, que temporaire?—Sans doute, ce n'était qu'une simple désignation d'essai, je ne suis pas revenu sur mes pas pour améliorer ci et là quelques petits endroits. Je savais bien que je pouvais faire des améliorations en certains endroits. Si j'avais fait une désignation finale je serais revenu en arrière. Si une courbe n'eût pas convenu au terrain aussi exactement que je l'aurai désiré, je serais revenu et l'aurais refaite; mais dans ce cas je continuai de pousser de l'avant si la ligne me semblait du tout praticable.

SOUSSIONS.—

Avant la seconde annonce, une autre ligne fût tirée au sud.

10026. Est-ce qu'il y a eu, comme vous dites que vous y attendiez, une investigation plus complète avant qu'on adoptât finalement la ligne. Cet examen a-t-il eu lieu avant que cette section ait été annoncée et des soumissions demandées pour la construction?—Non, pas avant la première annonce.

*TRACÉ DU CHEMIN
DE FER.*

20027. Y a-t-il une investigation plus minutieuse avant la deuxième annonce?—Il y eut une autre ligne de tirée.

10028. Par qui?—Par moi.

20029. Où a-t-elle été tirée?—Elle a été tirée au sud.

20030. Beaucoup au sud?—Elle suivait la première ligne, celle que j'appelle la ligne de 1874. Elle la suivait pendant cinq milles.

20031. Vous voulez dire depuis Keewatin?—Depuis Keewatin, puis elle bifurquait vers le sud suivant le cours général de la rive du Lac des Bois, du Lac de la Corneille, et de la rive sud du Lac Shoal.

20032. Ce que nous voulons ici, c'est de savoir s'il y avait quelque possibilité de trouver une meilleure ligne traversant le Lac Traverse, et quand je vous parle d'une investigation strictement minutieuse, je veux dire dans le voisinage: y a-t-il eu une plus sérieuse investigation comme celle à laquelle vous vous attendiez, dites-vous, avant la désignation finale de la ligne, et a-t-elle eu lieu avant que la construction ait été offerte au concours public?—Non; pas avant l'annonce—la première annonce.

20033. Etait-ce avant la seconde?—Non; mais il y en a eu une avant la troisième.

20034. Qui l'a faite?—C'est moi.

20035. Où cela?—Je refis la désignation de la ligne que j'avais tirée en 1874.

20036. Et en faisant cette investigation pour arriver à une désignation finale, avez-vous examiné la contrée bien minutieusement du côté sud du Lac Traverse?—Oui, je l'ai examinée.

Investigation plus complète avant la troisième annonce pour soumissions.

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

20037. Avez-vous trouvé qu'aucune partie de la région à travers laquelle vous croyez aujourd'hui qu'une meilleure ligne aurait pu être désignée à l'est du Lac Traverse, offrait une aussi bonne ligne à l'ouest du Lac Traverse que celle qui a été adoptée plus tard : en d'autres termes, sans parler de la ligne à l'ouest du Lac Traverse, auriez-vous pu trouver pour cette partie de la voie principale du chemin de fer du Pacifique, à l'est du Lac Traverse, une meilleure ligne à désigner que celle qui a été désignée ?—Non, pas avec ces rampes.

20038. La question d'une meilleure ligne dans cette localité dépendra donc, selon vous, et tel que vous venez de l'exprimer, de la possibilité de trouver une meilleure ligne à l'ouest du lac Traverse, que celle qui a été adoptée ?—Dans un temps j'avais l'intention de tirer une ligne jusqu'au sud du lac de l'Épervier, et je crois que j'aurais pu avoir une ligne passant à l'extrémité sud du lac Traverse, qui aurait été aussi bonne ou meilleure que la ligne actuelle, mais je ne pouvais pas trouver dans le temps une ligne du côté sud du lac Traverse. Je me rappelle maintenant que j'y ai travaillé avec ardeur, et que je l'ai examiné sous tous les aspects.

20039. Tout cela ne conduit pas à une réponse à ma question. Comprenez-vous que nous cherchons à savoir si on s'est occupé sérieusement de rechercher une bonne ligne dans la localité de la traverse du lac Traverse ?—C'est sur ce point que nous nous arrêtons dans le moment, et, entre autres choses, nous voulons savoir si vous et d'autres personnes, avez pris réellement le soin d'examiner toute cette région, avant que cette ligne qui a été adoptée ait été utilisée, et qu'on ait fait des dépenses sur elle : comprenez-vous ?—Oui.

20040. Dites-vous qu'à l'est du Lac Traverse vous avez examiné le pays de manière à vous convaincre qu'on ne pourrait trouver de meilleure ligne, et que, par conséquent, la question d'une meilleure ligne à travers le Lac Traverse dans ces environs devra dépendre de la possibilité d'en obtenir, à l'ouest du Lac, une meilleure que celle qui a été obtenue à l'ouest ; dites-vous que, dans votre opinion, la question tourne sur ce point, maintenant ?—Je dis que la ligne telle que désignée au Lac Traverse était la meilleure que l'on pût adopter dans l'intérêt du contrat 15, comme contrat séparé de 14 ; que si j'avais connu une meilleure ligne sur le contrat 14—sur l'extrémité est du contrat 14—j'aurais fait dévier légèrement la ligne sur l'extrémité ouest, de manière à rencontrer une altération sur le contrat 14, et je les aurais raccordées. Il était possible de faire faire un détour à la ligne et de changer la ligne sur l'extrémité ouest de 15 de manière à rencontrer une ligne à l'extrémité est de 14, si celle-ci valait mieux, et je considérerais que c'était une meilleure ligne. Il a été prouvé, je crois, que c'était une meilleure ligne.

20041. Sans vous demander, pour le moment, si vous croyez qu'il y en a une meilleure à l'ouest du Lac Traverse : êtes-vous d'avis que la question d'une meilleure ligne dans cette localité traversant le lac Traverse dépend de la possibilité d'en trouver une meilleure à l'ouest du Lac Traverse : en d'autres termes, qu'à moins qu'il n'y ait une meilleure ligne à l'ouest du Lac Traverse que celle qui a été adoptée, il ne pouvait y en avoir de meilleure pour la traverse du Lac Traverse ?—C'est ce que j'ai dit.

Tracé du chemin
de fer—
Contrats Nos. 14
et 15.

20042. Ce n'est pas ce que vous avez dit : il est possible que vous ayez eu l'intention de le dire?—Voici ce que je veux dire : que je n'aurais pas pu en avoir une meilleure, et ma raison pour dire cela, c'est que, de l'un ou l'autre côté, je trouvais des fondations de roc solide pour la superstructure—pour les fondations des ouvrages de maçonnerie, si ces ouvrages avaient été commencés, et j'avais la plus petite largeur d'eau.

20043. Quand vous dites que vous aviez ces avantages, vous voulez dire que vous les aviez à la traverse qui a été adoptée?—Oui ; et voilà pourquoi je tiens si fort à cette traverse.

20044. Maintenant que la question d'une meilleure ligne en cet endroit a été réduite à la question d'une meilleure ligne à l'ouest du Lac Traverse, savez-vous de vous-même, personnellement, s'il y a aucune ligne meilleure à l'ouest du Lac Traverse que celle qui a été adoptée?—En parcourant la ligne l'automne dernier, je crois, avec M. Forrest, je lui fis remarquer une vallée, et je lui dis : " Savez-vous une chose M. Forrest?—Nous aurions pu avoir une meilleure ligne par cette vallée. " Il me répondit : " j'ai essayé cette ligne. " " Comment, ai-je dit, a-t-elle tourné. " " D'une manière admirable, " répliqua-t-il. J'ajoutai : " M. Thompson l'approuvait-il?—" Oui, " dit-il " M. Thompson l'approuvait. " Je lui demandai ensuite pourquoi elle n'avait pas été adoptée, et il m'informa que M. Rowan ne voulait pas l'adopter, ou ne l'avait pas adoptée, à son grand désappointement ainsi qu'à celui de M. Thompson. C'est l'impression qui m'est restée dans l'esprit. J'ai vu plus tard le plan ici, indiquant cette ligne, et elle est absolument telle qu'il l'a décrit.

Forrest avait trouvé
une meilleure ligne
sur le contrat 14.

20045. Qui était M. Thompson?—M. Thompson était l'ingénieur en charge du contrat 14.

Le témoin reconnaît
sur la carte une bien
meilleure ligne que
celle adoptée, mais il
ne l'a connue qu'après
qu'il eût désigné
finalement la traverse
du Lac Traverse.

20046. Veuillez examiner ces plans marqués 112 comme Exhibits, et nous dire si ces plans sont de bons plans de la désignation de cette ligne et du profit d'icelle ; si c'est une meilleure ligne dans l'intérêt public que celle qui a été adoptée, autant que vous puissiez en juger d'après un examen rapide de ces plans?—Je considère que la ligne marquée sur ces plans que vous montrez, et appelée ligne d'essai de désignation A et teintée de noir, est une ligne bien supérieure à celle qui a été adoptée. Le profil en est meilleur, et M. Forrest m'a dit que la seconde des plus difficiles tranchées, ou cette tranchée à la station 3985, est toute de terre ou principalement de terre. Sur la ligne actuelle il y avait de très fortes tranchées à faire dans le roc, avec de vilains trous intermédiaires et beaucoup de perte, mais je crois que cette ligne aurait pu être améliorée davantage si je l'avais connue auparavant. J'ai finalement désigné la traverse du Lac Traverse en octobre—dans la première partie d'octobre, 1877. Je vois par ces plans que cette ligne a été faite à peu près dans le même temps, la date sur le profil étant du 13 novembre, 1877 ; mais je n'ai connu son existence que longtemps après. Elle ne m'a jamais été rapportée, et on ne m'a jamais demandé si je pouvais les aider en quelque manière—si je pouvais les aider en changeant ma ligne le moins du monde pour l'améliorer.

20047. Je comprends toujours que vous dites que cette amélioration dont cette ligne était susceptible n'était que sur une partie de la contrée à l'ouest du Lac Traverse?—Voilà tout.

Tracé du chemin
de fer—
Contrats Nos. 14
et 15.

20048. Voyez-vous sur le profil de cette ligne de désignation A un autre profil : je veux dire un profil d'une autre ligne?—Oui ; sur la même feuille que le profil de la voie qui a été construite.

20049. A l'examen de ces deux profils êtes-vous capable de vous faire une idée du coût des deux lignes : Je veux dire d'après les profils seulement et sans égard à ce que vous a appris depuis la construction de la voie actuelle. Supposons que ces deux profils fussent devant vous pour que vous en jugeassiez en novembre 1877, avant que vous eussiez découvert par le travail effectif la nature du muskeg, par exemple, ou d'autres localités sur la ligne, ces profils vous offriraient-ils assez de données pour juger du mérite relatif des deux lignes?—Oui, avec la description qui m'en est faite et ma propre connaissance—avec la description qui m'est donnée par le monsieur qui a tiré la ligne A et ma propre connaissance de la contrée—de la surface première de la contrée—sur la ligne actuelle.

20050. Cette information, si je comprends bien, est tout simplement le fait que les tranchées entre les stations 3835 et 3990 seraient principalement dans la terre et non dans le rocher : est-ce de cette information que vous parlez?—C'est une partie de mes renseignements.

20051. Quelle autre matière embrassent vos renseignements ? Comprenez bien que je vous demande si ce papier est suffisant de soi pour vous aider à vous faire quelque idée du mérite relatif de ces deux lignes, vous dites que oui, si vous y ajoutez les renseignements que vous a donnés M. Forrest, et vous dites, entre autres choses, qu'il vous a informé que les tranchées considérables étaient dans la terre : avez-vous encore besoin d'informations pour vous mettre à même de faire la comparaison des deux lignes?—Je ne crois pas avoir besoin d'autres renseignements. Je sais tout cela par moi-même, de ma propre connaissance personnelle.

20052. Sous quel rapport dites-vous que cette ligne d'essai de désignation de M. Forrest est une meilleure ligne à adopter que celle qui l'a été?—Elle offre beaucoup moins d'excavations à faire dans le roc—beaucoup moins je dirais—et elle traverse une région plus facile. Elle est de quelques cents pieds plus longue, quelque chose comme 300 pieds, je crois par la chaîne.

La ligne de Forrest aurait eu moins d'excavations dans le roc, et aurait suivi une meilleure région.

20053. Pouvez-vous dire quels avantages le profil indique sur cette ligne d'essai de désignation dont la ligne adoptée soit dépourvue?—Il montre moins de tranchées dans le roc.

20054. Est-ce là tout?—Et aussi moins de remplissage.

20055. Voulez-vous dire que la surface naturelle du terrain est plus unie, et qu'il n'y aurait pas autant de tranchée dans le roc ou dans la terre, ni de remplissage?—Pas tant de vides à combler, et cette baie du Lac Traverse qui a englouti une grande quantité de terre, beaucoup plus qu'on ne s'y attendait, est moins sur cette ligne—nécessitant moins de remplissage, rendant la distance moins longue pour le charroi du matériel dont il faudrait une quantité moindre.

20056. Le profil vous présente-t-il quelqu'autre point de comparaison qui fasse pencher la balance du côté de la ligne de Forrest?—les tranchées de même que les remplissages. D'après le plan, les tranchées et les remplissages se trouvent tous deux en quantité moindre.

Les tranchées et remplissages moins nombreux.

*Traçé du chemin
de fer—*

*Contrats Nos. 14
et 15.*

Moins de rochers ;
plus longue de 400
pieds seulement.

20057. Y a-t-il encore autre chose ?—Et je pense qu'il se trouve moins de rochers sur la ligne Forrest que sur toute autre, à ma connaissance personnelle.

20058. Le profil vous offre-t-il quelques autres traits ?—D'un autre côté, elle est d'environ 400 pieds plus longue.

20059. C'est l'autre côté de la question ?—Oui.

20060. Y a-t-il d'autre chose que vous suggère ce profil sous le rapport d'une comparaison ?—Non, je ne le pense pas.

20061. Veuillez jeter les yeux sur le plan de désignation et dire s'il vous met en mesure de formuler une opinion sur le mérite relatif de la ligne désignée, du moins en ce qui concerne l'alignement ?—L'une est aussi bonne que l'autre. Il y a sur celle-là un peu plus de courbes de quatre degrés, mais elle est droite dans une plus grande proportion. Il y a encore un autre point en faveur de la ligne Forrest ; il y en a une partie dont les rampes sont plus faciles. Elle interrompt le long maximum de rampes à partir de l'étape 3984 jusqu'à l'étape 4022. Les rampes y sont plus faciles que sur la ligne actuelle.

20062. C'est du profil que vous tirez cette comparaison ?—Oui.

20063. Eh bien, ayant sous les yeux le plan de désignation, y a-t-il encore quelque chose qui puisse vous suggérer quelque autre observation sur le mérite relatif de ces deux lignes ?—J'estime l'une aussi bonne que l'autre, si l'une n'était pas de 400 pieds plus longue.

20064. Vous parlez là de l'alignement seulement, non pas des mérites sous tous les rapports ?—De l'alignement seul.

La ligne Forrest tra-
verse et retransverse
la rivière plus sou-
vent.

20065. Trouvez-vous quelque autre point de comparaison entre ces deux lignes, soit d'après ce que vous en connaissez par vous-même, soit au moyen des indications de ces cartes ?—Je remarque ici un autre point. Il pourrait y avoir un peu plus de rivières à traverser.

20066. Sur quelle ligne ?—Sur la ligne Forrest. Elle traverse et retransverse souvent la rivière.

20067. Est-ce là un désavantage ?—Cela augmente les travaux.

20068. C'est un désavantage ?—C'est un désavantage, oui.

20066. Avez-vous encore quelque autre point de comparaison ?—Non ; je n'en trouve pas d'autre.

Pas de ligne meil-
leure à l'exception
de la ligne Forrest.

20070. Ainsi donc, si je vous comprends bien, il résulte de votre examen de ces plans et de votre connaissance qu'il n'y a pas de meilleure ligne que celle adoptée pour la traverse du Lac Traverse, à moins que cette ligne Forrest ne soit une meilleure ligne ?—Pas d'autre que je connaisse.

20071. Tout dépend de cela ?—Oui. Je ferai observer que je parle d'une manière positive parce que je connais bien M. Forrest. Je sais ce qu'il peut faire, et nous avons eu ensemble une longue conversation sur le sujet. Si c'était un homme que je ne connaîtrais pas ou en qui je n'aurais pas de confiance, je ne parlerai pas d'une manière aussi précise ; mais il a fait parti de mon personnel pendant longtemps ; je sais parfaitement ce qu'il est, et lui et moi nous nous entendons parfaitement, du moins dans les conversations qui nous avons eues sur des matières du

Tracé du chemin
de fer—
Contrat No. 14.

même genre. Je sais que je puis placer beaucoup de confiance en lui, et en tout ce qu'il avance.

20072. D'après ce que vous dites nous supposons que cette opinion que vous venez d'exprimer est entièrement basée sur les indications que présentent ces profils et sur votre propre connaissance de la contrée, à une seule exception près, c'est-à-dire, que certaines tranchées sont dans la terre : en dehors de ce qu'indique ce plan, de votre connaissance personnelle, et de ce que dit M. Forrest du matériel dans ces tranchées, basez-vous votre opinion sur quelque autre chose?—L'information de M. Forrest est un item.

20073. C'en est un, je le conçois, et il me semble que vous avez mentionné ces tranchées dans la terre comme étant la seule chose ; mais je vous demande si votre opinion d'aujourd'hui en faveur de la ligne Forrest, est basée sur d'autres renseignements reçus de M. Forrest, en dehors de ceux qui concernent le matériel dans ces tranchées?—Non, c'est la seule base de mon opinion.

20074. Quand cet ouvrage a été entrepris, il était divisé en deux sections, l'une connue sous le nom de 14, et l'autre sous celui de 15, n'est-ce pas?—Oui.

20075. Laquelle des deux a été la première donnée à l'entreprise?—Le contrat No. 14
C'est la section 14. passé avant le No. 15.

20076. Et après cela, est-ce vous qui étiez l'ingénieur sur 14?—Non ; je n'ai eu rien du tout à y voir.

20077. Aviez-vous le devoir, entre autres, après le contrat 14 passé, de reviser aucune désignation sur le terrain embrassé par 14?—Non, cela ne faisait pas parti de mes devoirs.

20078. Vos fonctions sur 14 avaient donc cessé dans le temps?—Oui. Tout ce que je fis, ce fut d'aviser M. Forrest quand il faisait la désignation, car M. Thomson n'avait jamais vu le terrain. Il me consultait sur différents points, et je lui donnais mes avis, non comme partie de mon devoir, mais parce que j'avais eu des rapports avec l'ouvrage, et que je connaissais les choses ; il s'adressait à moi plutôt qu'à M. Thompson qui n'avait jamais vu le terrain.

20079. Et après cela, si je comprends bien, vous avez servi comme ingénieur sur la section 15?—Oui ; l'année suivante, je fûs occupé à tirer une autre ligne pour 15 ; c'était en 1875. Le contrat 14 fut donné dans le printemps de 1875 ; les travaux commencèrent ; et durant l'été, je tirais une autre ligne sur 15. CONSTRUCTION DU
CHEMIN DE FER—
CONTRAT No. 15

20080. Ainsi, depuis ce temps, vous n'avez été employé que sur le No. 15 seul?—Oui ; jusqu'au temps où j'ai quitté cette section.

20081. Votre devoir comme ingénieur du 15 était de faire à la ligne toutes les déviations que vous vous croyiez de nature à l'améliorer du moment qu'elle ne sortait pas des termini, n'est-ce pas?—Si j'en obtiens la permission après le contrat passé. Je ne considérais pas que j'eusse le devoir de faire des changements — de fait mes instructions m'enjoignaient de ne pas le faire sans permission.

20082. N'est-ce pas sur une partie de la ligne?—Oui.

Construction du chemin de fer—

Contrat No. 15.

Après le contrat passé, on l'empêche de faire des déviations à moins d'avoir la sanction d'un employé supérieur.

20083. On vous empêchait de faire des déviations, à moins que vous n'eussiez le consentement de quelque employé supérieur ; est-ce là ce que vous voulez dire ?—Oui.

20084. Et, de votre propre mouvement, vous ne pouviez adopter la ligne que vous considérez la meilleure ?—Non.

20085. Comment ces instructions vous parvenaient-elles ?—Verbale-ment.

20086. Par qui ?—Par M. Rowan.

20087. Cette ligne que vous dites avoir arpentée en 1875, n'a pas été adoptée, je crois, comme celle que l'on devait construire ?—Non.

20088. Alors êtes-vous revenu à la ligne désignée actuellement ?—Oui, au printemps de 1876.

20089. En quelle qualité ?— Comme ingénieur en charge de la construction.

20090. A partir de là, si je comprends bien, vous dites que vous pouviez suggérer des déviations, mais que vous n'aviez pas le pouvoir de les faire sans l'approbation de l'employé supérieur ?—J'ai dit : après le contrat passé ; mais dans ce temps, il ne l'était pas encore. On m'en donna la direction, et alors je crus que j'avais le droit de faire des améliorations que j'avais vu qu'il était possible de faire quand je tirais la ligne d'essai de désignation, parce que ma première ligne n'était qu'une ligne d'essai.

TRACÉ DU CHEMIN DE FER.

20091. Voulez-vous dire ceci : que lorsque vous étiez l'ingénieur en charge de l'arpentage de la contrée vous pouviez faire des déviations sans l'autorisation préalable d'aucun employé supérieur ?—Oui, c'est cela.

20092. Mais qu'après être devenu l'ingénieur sur la construction vous ne le pouviez plus ?—Après le contrat, je croyais ne devoir plus le faire.

Thompson operait sur 14, et le témoin n'avait pas le droit de s'ingérer.

20093. Pendant que vous étiez l'ingénieur des arpentages, considérez-vous que vous aviez le droit de rechercher une ligne meilleure qui se prolongerait au-delà du méridien de cette extrémité du 15 ?—Non, je n'avais pas ce droit ; car M. Thompson avait du monde en campagne occupé à désigner le contrat 14, et ses gens pouvaient déboucher à n'importe quel endroit sur le Lac Traverse—pouvaient trouver une ligne meilleure qu'aucune que j'eusse découverte auparavant ; et dès qu'ils l'auraient trouvée, je me serais mis à l'œuvre pour tâcher de me raccorder à eux ; mais je n'avais pas le droit d'empiéter sur leur terrain et de dire : " Je ne crois pas que vous puissiez trouver cette ligne ; je vais entrer chez vous et tâcher de la trouver,"—tant qu'ils n'avaient pas pu réussir.

20094. Vous voulez dire sur leur territoire ?—Oui ; j'avais tout plein d'autre besogne à faire.

20095. Je ne vous parle de votre désir de le faire ou de ne le pas faire, je vous parle de votre autorité, de ce que vous considérez votre autorité en la matière ?—Je n'avais pas le droit d'empiéter sur le terrain de l'autre, pas plus que celui-ci n'avait le droit d'empiéter sur le mien. S'il avait voulu le faire, j'aurais bien aimé à l'avoir avec moi pour m'aider et je suppose qu'il en eût été de même de son côté, mais nous ne sommes intervenu ni l'un ni l'autre.

chemin
de fer—
Contrat No. 15.

20096. Voulez-vous nous donner à entendre ceci : que, parce que le terminus avait été fixé temporairement à ce que vous dites être le sommet du promontoire du Lac Traverse, il n'eut pas été convenable, au moyen de nouveaux arpentages sur la ligne que vous aviez adoptée comme désignation d'essai, d'examiner si on aurait pu trouver une ligne meilleure, si cette ligne meilleure empiétait en aucune façon sur quelque partie de la contrée à l'ouest de ce terminus?—Il eut été convenable de le demander d'abord, et puis après de faire l'examen.

20097. Le demander à qui?—Aux gens qui travaillaient là.

20098. Là . . . où?—Sur le contrat 14.

20099. Vous ne comprenez pas que je vous demande si vous considérez si vous n'auriez pas dû examiner le territoire où est situé 15, de façon à pouvoir dire si une ligne meilleure pouvait se trouver en se joignant à quelque ligne, peut-être à une nouvelle ligne sur la section 14, laquelle aurait été, à tout prendre, une amélioration?—Je savais que j'avais fait tout ce qu'il y avait à faire, et je savais aussi que j'avais la meilleure ligne que je pusse trouver dans le temps.

20100. Je vous demande si vous considérez que vous étiez autorisé à rechercher si elle était la meilleure, s'il fallait faire un plus ample examen?—Je ne croyais pas qu'il était de mon devoir ce faire cette recherche ; il y avait d'autres gens qui s'en occupaient et qui y travaillaient.

20101. Mais ils travaillaient sur 14?—Oui, mais je ne pouvais faire mieux sur 15.

20102. Je vous demande si vous aviez autorité pour le faire, si vous aviez pu mieux réussir ailleurs?—Je l'avais en 1876.

20103. Ainsi donc, si vous n'avez pas fait de recherche, ce n'était pas par défaut d'autorité, mais parce que vous croyiez avoir fait des recherches suffisantes?—Oui.

20104. Vous ne vous êtes pas abstenu parce que vous n'aviez pas d'autorisation?—Non.

20105. Vous êtes-vous jamais abstenu de faire une investigation jusqu'au méridien, jusqu'à l'extrémité de 15, parce que vous considérez que vous n'aviez pas autorité pour la faire?—Non.

20106. Bien que votre ligne pût aller plus à l'ouest que le terminus adopté pour 15, vous vous considérez libre de descendre la moitié de la distance sur le Lac Traverse, par exemple, si cela faisait une meilleure ligne sur 14 et sur 15 en même temps?—Certainement.

20107. Parce que, dans notre conversation, hier, vous nous avez donné à entendre que vous vous étiez quelque peu abstenu de faire une investigation aussi complète que vous auriez pu le faire, de crainte d'empiéter sur les droits de quelques personnes sur la section 14?—Si j'avais connu quelque chose de mieux sur 14, j'aurais pu changer la ligne sur 15 pour aller rejoindre celle-là.

20108. Mais un homme peut bien faire une investigation sans savoir ce qu'il y a en avant de lui ; vous semblez croire que vous aviez besoin de savoir qu'il y avait une meilleure ligne à l'ouest du Lac Traverse, avant de pouvoir vous livrer à un plus ample examen à l'est?—Certainement, j'avais besoin de le savoir.

Tracé du chemin
de fer—
Contrat No. 15.

20109. Vous vous êtes abstenu, alors, de faire un plus ample examen, soit à cause de cette ignorance des faits, soit par manque de l'autorisation nécessaire?—Non ; il n'y avait pas défaut d'autorisation ; il n'y avait pas d'autre endroit où je pusse traverser que là pour trouver une ligne meilleure. Une fois traversée, par exemple, je dis maintenant que la ligne pouvait recevoir des améliorations.

Répète que jusqu'à l'extrémité de 15, tel que désigné rien ne pouvait être mieux

20110. Pour le moment je ne vous demande rien à propos du Lac Traverse?—Alors je dis que jusqu'à l'extrémité, telle que désignée aujourd'hui, je n'aurais pu faire mieux.

20111. Vous estimez avoir eu la meilleure désignation sur 15?—Oui.

20112. Quelque bonne qu'eût pu être une ligne possible sur 14, vous n'auriez pu faire mieux sur 15?—Vous mêlez les lignes : je n'y comprends rien. Si j'eusse su pouvoir faire une meilleure ligne sur 14, j'aurais pu trouver sur 15 une aussi bonne ligne pour se raccorder à celle-là.

20113. Si vous avez été en charge de 14 et de 15 à la fois comme ingénieur responsable de toute l'affaire, auriez-vous fait une plus ample investigation sur la rive est du lac Traverse que celle que vous avez faite?—Oui, sans doute.

20114. Alors vous vous trouviez restreint par le fait que vous n'aviez la charge que de la section 15?—Parce que j'ignorais qu'il existât une meilleure ligne dans le temps, et je considérais que j'en avais pas le droit de le faire—Je n'avais pas autorisation pour cela.

20115. Vous dites donc ceci : que parce qu'il se trouvait que l'autorisation était partagée entre deux personnes, l'une sur la section 14 et l'autre sur la section 15, la contrée n'a pas été examinée avec autant de soin que si une seule personne eût eu le contrôle des deux sections?—Je dis qu'elle a été suffisamment examinée.

20116. Je répèterai ma question : si vous aviez eu tout à la fois la charge des sections 14 et 15 comme ingénieur responsable de toute l'opération, auriez-vous fait un plus ample examen sur la rive est du Lac Traverse, que celui que vous avez fait?—Si je vous comprends bien, vous dites que la contrée n'a pas été aussi minutieusement examinée qu'elle eût pu l'être, parce que, dites-vous, vous auriez fait de plus amples examens, et que cette omission de faire cet examen aussi complet qu'il l'aurait été est due au fait que deux personnes étaient en charge de ces deux sections séparées : est-ce là ce que vous voulez dire?—Je ne puis pas dire cela, parce que je sais que l'examen que je crois que j'aurais fait si j'avais eu l'entière direction des deux sections, a été fait—était fait.

20117. Par qui?—Par M. Forrest.

20118. Sur la rive est du Lac Traverse?—Oui.

20119. Quand l'avez-vous examiné sur la rive Est du Lac Traverse?—En tirant la ligne A.

20120. Je croyais qu'elle était à l'ouest du Lac Traverse?—Je veux dire à l'ouest du Lac Traverse.

20121. *Au reporter*.—Répétez ma question.

20122. *Le reporter*.—Si vous aviez eu le contrôle sur les deux sec-

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

tions 14 et 15 à la fois comme ingénieur responsable de toute l'opération, auriez-vous fait un plus ample examen sur la rive est du Lac Traverse que celui que vous avez fait ?

Par le Président :—

20123. Maintenant, n'oubliez pas que nous parlons de la rive est du Lac Traverse?—Pardon, j'avais mal entendu votre question. Je n'aurais pas fait de plus ample examen à l'est du Lac Traverse que celui que j'ai fait, quand même j'aurais eu le contrôle sur les deux sections.

S'il avait eu la charge des deux sections, il n'aurait pas recherché de ligne meilleure à l'est du Lac Traverse.

20124. Je désire vous demander si, d'après ce que vous connaissez aujourd'hui et les renseignements que vous avez pu puiser à une source quelconque, vous croyez que l'on pourrait avoir pour la traverse du Lac Traverse une ligne meilleure que la nouvelle qui a été adoptée, et abstraction faite de la question de savoir si elle viendrait sur 15 ou 14 ou en partie sur l'une et en partie sur l'autre?—Je le pense, et je l'ai déjà déclaré; il pouvait y avoir une meilleure ligne.

Mais il aurait pu y avoir une ligne meilleure: 15 aurait pu être détournée légèrement et l'extrémité est du 14 aurait pu être améliorée.

20125. Est-ce la ligne ouest: la ligne Forrest?—La ligne sur 15 aurait pu être légèrement altérée de manière à offrir une bonne traverse du Lac Traverse—c'est-à-dire, aussi bonne dans l'intérêt du contrat 15—que la ligne actuelle, mais qui aurait amélioré l'extrémité est de 14.

20126. Cette traverse se serait-elle trouvée plus au sud que la présente traverse?—Pas de plus de 100 pieds à un bout.

20127. Ce serait-elle trouvée plus au sud?—Non, elle aurait été quelque peu au nord. Je l'ai esquissée sur le plan. La ligne aurait eu un détour plus facile, et n'aurait nui en aucune façon à 15.

20128. Cette amélioration dont vous parliez est-elle, en réalité, une continuation de la ligne suggérée par M. Forrest, ou à peu près la même ligne?—C'est une légère amélioration de la présente désignation sur l'extrémité ouest du contrat 15, et aussi une amélioration légère de l'extrémité est du contrat 14, telle que proposée par M. Forrest sur cette ligne A.

20129. Si vous aviez eu le contrôle sur 15 et 14 tout à la fois, auriez-vous eu autorité pour faire cette amélioration qui pouvait être faite, dites-vous maintenant?—Je le pense.

20130. Vous seriez-vous occupé de la probabilité ou de la possibilité de la chose?—Certainement.

20131. Ainsi donc, si vous aviez eu la charge de 14 et de 15 tout à la fois, vous auriez fait quelque examen plus ample à l'est du Lac Traverse, ou de quelque partie de la ligne à l'est du terminus de 15, que celui que vous avez fait?—Non; je n'aurais pas fait d'autre examen, parce que je connaissais suffisamment la contrée.

S'il avait eu la charge de 14 et de 15, il aurait fait le changement.

20132. Auriez-vous fait quelque changement?—Certainement; j'aurais fait un changement, sans aucun doute, j'aurais adopté cette ligne.

20133. Eût-elle été préférable dans l'intérêt public?—Je le pense.

20134. Dites-vous donc que l'intérêt public a souffert par suite de ce que les deux sections n'étaient pas sous le contrôle d'une seule personne? Je dis que l'intérêt public a souffert de ce que ce changement n'a pas été fait. A qui la faute, c'est une autre question.

*Traité du chemin
de fer—
Contrats Nos. 14
et 15.*

L'intérêt public a souffert de ce qu'une seule personne n'avait pas la charge des deux sections.

20135. Si je comprends bien, vous dites que vous auriez examiné la probabilité de cette amélioration si vous aviez eu la charge des deux sections ?—Oui.

20136. Eh bien ; l'intérêt public a-t-il souffert de ce qu'une personne, —vous ou tout autre—n'avait pas le contrôle des deux sections ?—Parce que quelqu'un n'a pas fait cet examen ?

20137. Vous dites, si je comprends bien, que si un homme que vous nommez (M. Carre), avait été en charge, il se serait fait ?—Oui.

20138. L'intérêt public, dans ce cas, a-t-il souffert de ce que quelqu'un seul n'avait pas le contrôle ?—Je le crois.

20139. Pourquoi dites-vous maintenant, après tout cet interrogatoire, que vous n'avez pas fait cet examen et suggéré cette amélioration ?—Parce que je n'ai su la chose que trop tard.

20140. Qu'est-ce que c'est que vous ne saviez pas ?—Je ne savais pas qu'il pût y avoir une amélioration.

20141. Voulez-vous dire du côté ouest du Lac Traverse ?—Oui.

20142. Vous dites donc que l'amélioration projetée du côté ouest du Lac Traverse est ce qui vous porte à croire que l'amélioration pourrait se faire à partir du terminus ouest de la section 15 en gagnant l'est ?—Oui.

20143. Et que cette amélioration même que vous avez mentionnée en dernier lieu, dépend entièrement de la question de savoir si la ligne Forrest est praticable et meilleure que celle qui a été adoptée ?—Oui.

La question d'une amélioration possible à la section 15, se réduit à l'adoption de la ligne Forrest sur 14.

20144. En sorte que toute cette question d'amélioration se réduit enfin à la question de la ligne Forrest ?—Oui.

20145. Comment cette déviation au nord de l'extrémité est de la section 15 affecterait-elle le coût du comblement ou remplissage de cette partie du Lac Traverse ?—Du lac principal ?

20146. Le lac principal ?—Vous ne voulez pas parler de la baie ?

Le changement n'aurait fait qu'une légère différence dans le remplissage du Lac Traverse.

20147. Non ; cela ne pourrait pas être en aucune façon à l'est de l'extrémité ouest de 15 ?—Le changement que je propose n'y ferait que peu de changement. La rive est du Lac Traverse, est presque à angle droit avec la ligne, et une légère déviation d'un côté ou de l'autre causerait une bien légère augmentation dans la quantité du remplissage. Elle pourrait augmenter un peu l'excavation sur la voie principale plus bas que l'extrémité ouest de 15, mais toute augmentation ainsi causée serait grandement compensée par le remplissage de la baie.

20148. Vous avez dit, il me semble que vous aviez quelque mémorandum dans un journal éphéméride sur la praticabilité de ce terminus, relativement à tout ouvrage qui pourrait se faire sur la section 14 : veuillez lire la note dans votre journal ?—Je vais le faire.

“ Octobre, 10, 1877, Mercredi—Parcourus la ligne jusqu'à Ingolf : vis parti d'hommes de M. Sifton faisant des feux sur la ligne. Ne puis voir qu'on puisse faire aucune amélioration dans la désignation de cette portion (c'est-à-dire de la ligne) ; puis me joindre à aucune désignation sur 14 (c'est-à-dire, le contrat 14), qui peut-être faite à la traverse actuelle du Lac Traverse.”

Je lis ceci pour vous prouver que j'ai songé à faire cette question d'une

*l' tracé du chemin
de fer—
Contrats Nos. 14
et 15.*

légère amélioration dans la dernière partie de la désignation de l'extrémité est du contrat 14.

20149. Avez-vous vu le memorandum imprimé de M. Fleming adressé au ministre des chemins de fer et canaux, où il parle de ces deux lignes, la ligne adoptée et l'autre au sud de cette dernière, et qu'il appelle le No. 1 et le No. 2 ?—Oui, je l'ai vu hier.

20150. Savez-vous qui a tiré la ligne qu'il décrit sous le No 2 ?—Ligne No. 2, tirée par Watters.
L'un de mes assistants, M. Louis Watters, qui s'est poyé.

20151. Était-il sous votre contrôle dans le temps ?—Il était sous mon contrôle, et je lui ai donné le cours et les directions générales.

20152. C'est une ligne qui comprend partie de 14 et une partie considérable de 15 ?—Oui.

20153. En sorte que, à tout événement, une autre ligne embrassant des parties de deux de ces sections, et celle qui a été adoptée ont été soumises à une comparaison ?—Oui.

20154. Avez-vous connaissance que M. Fleming vous ait fait remarquer une autre ligne—je veux dire une ligne qui partait quelque part autour de l'étape 1860 sur 15, et déviant dans une direction jusqu'à un point du côté est du lac Traverse, puis allant à l'ouest tomber sur une partie de la section 14 ?—Je me rappelle que M. Rowan lui a fait remarquer une troisième ligne, et lui a demandé son opinion.
—Je me rappelle que M. Rowan me mit entre les mains un calque d'une partie de ma désignation avec une ligne comme vous la décrivez tracée par M. Fleming, et qu'il me demanda mon avis sur la praticabilité de cette ligne.

20155. Lui avez-vous donné votre opinion sur le sujet ?—Autant que je me rappelle, il y avait deux ans que je n'avais vu cette région. Je fis un profil approximatif de ce que je croyais que serait l'effet d'un changement.

20156. Considérait-on cette ligne comme meilleure que celle qui a été adoptée ?—Je ne le crois pas.
Ligne pas meilleure que la présente.

20157. Mais, selon vous, valait-elle mieux ?—Non.

20258. C'était donc une autre ligne alternative que l'on avait examinée, qui comprenait également une partie de 14 et une partie de 15 ?—Oui.

20159. Connaissez-vous quelque autre ligne qui ait été examinée et qui embrasse également une partie de 14 et une partie de 15, qui ait été comparée avec la nouvelle ligne adoptée ?—Au Lac Traverse ?

20160. Au Lac Traverse ou n'importe ailleurs, du moment qu'elle embrasse une partie de 14 et une partie de 15 ?—Pas que je sache au Lac Traverse. Il y avait une autre ligne bien plus au sud, et dont j'ai parlé auparavant.
Il y avait encore une autre ligne au sud du lac Traverse.

20161. A quelle distance au sud du Lac Traverse se trouvait cette ligne à laquelle vous faites allusion maintenant ?—Je suppose que vous voulez parler de votre désignation de 1875 ?—Oui ; ma ligne au sud ; à une distance de dix ou douze milles.

20162. Si je ne me trompe, vous n'avez pas désigné cette ligne tout le long jusqu'à sa limite occidentale ?—Elle a été désignée jusqu'au point connu alors comme l'extrémité de la désignation sur le contrat 15.

20163. Vers quel endroit ?—A trois ou quatre milles à l'est de la Rivière du Marais.

Tracé du chemin
de fer—

Contrats Nos. 14
et 15.

La ligne tirée par le témoin avait soixante-quatre milles de long.

La ligne sud est d'environ cinq milles et demi plus longue que la ligne adoptée.

Mais plus favorable à cause de la facilité d'accès, meilleure pour les chemins et pour les travaux dans le roc.

Ne savait pas, lorsque l'arpentage a été fait, que les étendues d'eau sur la section 15 étaient aussi "insondables" comme on l'a découvert, mais il savait qu'elles étaient passablement mauvaises, c'est pourquoi il préférerait la ligne sud.

20164. Et quelle est l'extrémité ouest?—Il y avait une autre ligne de tirée jusqu'à un point près de la Tête cassée.

20165. Et avez-vous désigné toute cette ligne de 1875?—Non; je n'avais rien à faire avec cette ligne finissant à la Tête Cassée. C'était une ligne d'essai tirée par M. Forrest et M. Amstrong.

20166. Quant à cette ligne que vous avez tirée vous-mêmes, pouvez-vous aujourd'hui en donner la longueur?—Il est marqué ici: soixante-quatre ou soixante-dix milles du Portage du Rat. Je ne puis me rappeler; le profil est au bureau. J'ai aussi tiré une ligne partant des Dalles et gagnant au Nord, et finissant à peu près au même point que la ligne de 1875, c'est-à-dire à l'extrémité de la désignation sur le contrat 15.

20167. Quelle portion de la section 15, telle que désignée aujourd'hui, est commune à cette ligne-là et à celle dont vous parlez à l'heure qu'il est?—280 chaînes—280 ou 290 chaînes.

20168. A l'extrémité est de la section 15?—Oui; du Portage du Rat en gagnant l'ouest.

20169. De combien plus longue est cette désignation sud que la ligne actuellement adoptée?—Jusqu'à l'extrémité de la désignation?

20170. Entre les deux points communs les plus rapprochés?—Je crois que cinq milles et demi formaient la différence, autant que je puis me rappeler. Elle est marquée: six milles; cinq milles et demi, je crois, d'après la chaîne.

20171. Veuillez décrire, généralement, la contrée par laquelle passait la désignation sud?—Pendant les premiers cinq milles elle était identique à la ligne actuelle. Après cela, elle passait, jusqu'au vingt-cinquième mille, par une contrée très accidentée—aussi accidentée, en fait, qu'aucune partie de la présente désignation; mais, à mon avis, par une contrée beaucoup plus favorable pour la construction d'un chemin.

20172. Plus favorable, sous quel rapport?—Dans un sens, parce qu'elle offrait plus de facilité à l'entrepreneur pour le transport de ses approvisionnements; et si un entrepreneur avait fait ses estimations pour cette section, je lui aurais dit qu'il pouvait déposer ses approvisionnements sur la ligne à presque tous les trois milles sur toute la distance avec une moyenne de un demi-mille à un mille de charroi sur terre du Shoal Lake et du Lac des Bois; qu'il aurait une meilleure contrée pour y construire ses chemins; que le roc se prêtait plus facilement aux outils, et que les quantités telles que données seraient plus correctement obtenues—pourraient être données plus exactement d'après les renseignements que nous avons.

20173. Était-ce par suite de quelque trait particulier de la contrée que vous pouviez calculer plus juste?—Oui; qu'il y avait moins de côteaux à pentes rapides; qu'on y trouvait aussi moins de ces étendues d'eau sans fond. Je crois qu'il y en avait treize sur la ligne sud.

20174. Était-il connu dès le temps où vous avez fait cet arpentage qu'il y avait des étendues d'eau sans fond sur la ligne de 15?—Nous ni savions pas qu'elles étaient aussi insondables, mais je savais qu'elles étaient passablement mauvaises, à en juger par les trous à combler. Je n'avais aucun moyen de faire de sondages.

20175. Dans ce temps-là votre comparaison ne pouvait, en aucune façon, se baser sur la nature insondable de ces étendues d'eau que vous décrivez?—Oui, je le crois.

20176. Il me semble que vous disiez que vous n'en saviez rien?—Oui ; parce que je savais qu'il était plus difficile de faire des remblais dans l'eau que sur la terre sèche. Il aurait fallu des accotements de quelque espèce, et aussi que les quantités, telles que je les avais calculées, eussent été moins fortes. C'était-là un autre trait, à mon sens, en faveur de la ligne sud.

20177. Moins fortes sur toute la voie ou par mille?—Moins fortes sur toute la voie—c'est-à-dire sur une distance équivalente.

20178. Voulez-vous dire la même longueur de milles?—Sur une distance par mille plus grande sur la ligne sud, elles étaient moindres que sur la ligne la plus droite. Elles étaient moindres sur une longueur qui laisserait le contrat 14 de la même longueur qu'aujourd'hui.

20179. En sorte que lors même que vous ajouteriez l'excédant de la ligne aurait distance que vous estimez à cinq milles et demi ou six milles, en tout, coûté moins cher : jusqu'à l'extrémité est de votre nouvel arpentage, la distance au mille qu'elle embrasserait coûterait encore moins, on demanderait des quantités moins fortes que sur la ligne nord?—Oui.

20180. Vous avez décrit la nature de la contrée sur la partie est de cette désignation ; veuillez bien continuer et nous décrire la contrée sur la partie ouest de cette désignation de 1875?—A partir du quarante-deuxième mille environ, le point où j'ai fini de faire des estimations pour la comparaison des deux lignes, jusqu'à sa jonction avec la désignation du contrat 14, le terrain était accidenté d'un grand nombre de buttes de rochers. La ligne qui a été tirée était parfaitement droite sur une grande distance, vingt milles environ, et traversait un grand nombre d'îlots de rocher dans un pays plat. On aurait pu les éviter en faisant faire un détour à la ligne, en faisant décrire des courbes à la ligne pour les éviter. La contrée n'était ni très difficile ni très favorable ; pas aussi avantageuse que celle que l'on essaya plus tard beaucoup plus loin, à la Tête Cassée autant que j'ai pu l'apprendre. Plusieurs îlots de rochers auraient pu être évités en faisant faire un détour à la ligne.

20181. Quant à cette partie ouest de votre désignation de 1875, était-elle, à tout prendre, aussi favorable que la présente section 14, longueur pour longueur?—Je dirai que je ne l'ai jamais parcourue, car j'étais alors occupé aux Dalles à tirer des lignes de désignation d'essai, et la désignation a été terminée par M. Fellowes, l'un de mes assistants. A en juger par le profil je dirais que l'on aurait pu obtenir une aussi bonne ligne sur la partie ouest de la désignation de la ligne sud que sur la ligne actuelle. A en juger par le profil on aurait pu obtenir une aussi bonne ligne sur la ligne sud que sur le présent contrat 14.

20182. Avez-vous vu le profil de cette partie ouest de ce qui est appelé votre désignation de 1875?—Oui, je l'ai vu. Il y a des années que je ne l'ai vu.

20183. Où l'avez-vous vu?—Je l'ai vu ici au bureau, à Ottawa, après qu'il a été fait. J'ai aidé à le faire.

20184. A-t-on fait le profil de la ligne que vous avez désignée de Keewatin, en gagnant l'ouest, aux environs du Lac au Faucon?—Oui,

Tracé du chemin
de fer—

Contrats Nos. 14
et 15.

La ligne du témoin,
de 1875, aurait donné
à un ingénieur
des données pour la
comparer avec la
ligne nord qui a été
adoptée.

20185. Ainsi, l'on a fait le profil de toute cette désignation de 1875 ?—
Certainement ; il se trouve au bureau. Je l'ai vu en 1879.

20186. Ce profil offrirait-il à un ingénieur des données suffisantes
pour lui permettre d'établir une comparaison entre la praticabilité de
cette ligne et de la ligne nord qui a été adoptée ?—Il lui fournirait les
mêmes informations—des informations équivalentes—à celles qui s'ap-
pliquent à la ligne à laquelle elle serait comparée.

20187. Connaissez-vous le résultat de quelque comparaison de ces
deux lignes ?—Oui.

20188. Par qui ?—Comparaison par qui ? Par moi.

20189. Vous avez vous-même comparé le résultat de ces particu-
larités sur les deux différentes désignations ?—J'ai fait les quantités sur
quarante-deux milles de la ligne sud contre trente-six milles et trois
quarts de la ligne nord, et aussi avec la même sorte de niveau, et
aussi avec un niveau élevé sur les deux lignes. J'ai fait la comparaison
—j'ai comparé les quantités, et j'ai examiné les premières cédules que
j'avais faites dans le temps et soumises à M. Rowan.

20190. Avez-vous eu, sous les yeux, tout ce qu'il vous fallait pour
vous former une opinion, comme ingénieur, sur le mérite relatif de ces
deux désignations ? Je veux dire sous le rapport seul de la construction,
sans vous occuper de l'exploitation de la voie dans l'avenir ?—Oui.

La désignation
d'essai de 1874, don-
nées sur les quantités
sur la ligne désignée,
mais un niveau de
deux pieds plus bas
qu'on n'acceptait en
définitive.

20191. Quel a été le résultat de votre comparaison ?—Les premiers
calculs ont été faits par M. Frank Moberly et son parti. Les quantités
ont été prises d'après l'échelle d'une copie de mon profil de 1874. Ces
calculs furent faits, et je reçus instruction de les rédiger sous forme de
cédule, et le résultat a été, comme la liste des prix l'indiquait dans le
temps, 600,000 verges cubes de rocher ; à \$2.75 feraient \$1,650,000 ;
les roches détachées étaient estimées à 40,000 verges cubes, lesquelles,
aux taux de M. Whitehead, feraient \$70,000 ; la terre estimée à 900,000
verges, à 37 cts. \$333,000—total, \$2,053,000 pour la distance de trente-
six milles et trois quarts : taux par mille \$55,864.

20192. Est-ce sur votre désignation de 1875 ?—Non ; c'est sur la
désignation de 1874.

20193. C'est-à-dire, sur la ligne adoptée ?—C'est la ligne adoptée à
peu de chose près. On y a fait quelques légers changements depuis.

20194. Je vous demandais il y a quelques instants, ce que vous avez
trouvé sur votre désignation de 1875 ; vous paraissez avoir donné les
quantités de la ligne existante ?—Je croyais que vous me demandiez
quelle comparaison j'avais faite entre les deux quantités.

20195. Donnez-vous ce que vous dites maintenant comme partie de
la comparaison ?—Oui, c'était là la première estimation.

20196. Continuez. —Après cela, on demanda des soumissions basées
sur cette liste ou cédule des travaux, mais aucune d'elles ne fut acceptée.

20197. Ainsi, ces quantités étaient celles qui ont été estimées à
l'époque de la première annonce ?—Oui.

20198. Était-ce sur un niveau plus haut ou plus bas que le niveau
actuel ?—Il était d'environ deux pieds plus bas.

Tracé du chemin
de fer—
Contrat No. 15.

20199. Alors les tranchées devenaient plus profondes?—Oui.

20200. Alors, les données dont vous avez parlé jusqu'ici concernant la désignation actuelle de la section 15, mais à un niveau plus bas que celui qui a été finalement adopté?—C'est cela.

20201. Continuez, s'il vous plaît. —Au printemps de 1875, on décida d'essayer à trouver une ligne meilleure, et l'on m'enjoignit d'aller faire un autre essai— Tracé de 1875.

20202. Est-ce là l'essai dont vous nous avez parlé, et qui est appelé votre désignation de 1875?—Oui; avec la même espèce de rampes, c'est-à-dire; des rampes pour égaliser les tranchées et les remplissages telles que je les ai tracées sur la ligne de 1875, qui avait 42- $\frac{2}{10}$ milles de long. La ligne sud, 42
5-100 milles; la
ligne nord 36 75-100.

20203. C'est-à-dire, contre les 36- $\frac{75}{100}$ milles de la désignation actuelle?—Oui; Les quantités que je rapportai étaient: roc, 445,261 verges cubes, estimées à \$2.75, le même taux, soit \$1,224,367; terre, 960,936 verges, à 37 cts., \$355,546—laissant les centins de côté—total, \$1,580,014; le taux par mille est de \$37,576, montrant une différence, sur le coût entier de la construction de quarante-deux milles de la ligne sud contre trente-six milles et trois quarts de la ligne actuelle, de \$472,986, et dans le taux par mille, de \$18,290. Dans les deux cas, les rampes devaient contre-balancer les tranchées et les comblements, et dans ce dernier cas, les hauteurs centrales étaient calculées avec soin d'après le livre des niveaux et des rampes, au lieu d'être prises sur l'échelle du profil. On m'enjoignit alors d'exhausser les rampes sur la ligne de 1874 à une moyenne de quatre pieds d'un bout à l'autre— Quantités sur la ligne
désignée de 1875.
La différence dans le
coût total en faveur
de la ligne, \$472,986.

20204. Cette ligne de 1874, est la ligne actuelle?—Oui; une moyenne de quatre pieds d'un bout à l'autre de la distance, ce que je fis; et calculant d'après les hauteurs centrales, comme dans le cas donner, je rapportai les quantités comme il suit: roc, 369,390 verges cubes, au même taux, font \$1,015,822; terre, 1,979,506 verges cubes, au même taux, \$732,418—total \$1,748,240; taux par mille \$47,571, montrant une différence, en faveur de la ligne Sud; sur le coût total, de \$169,266, et de \$10,000 dans le taux par mille.

20205. Eh bien; la comparaison entre ces deux lignes a-t-elle été faite, à la réserve que les vides seraient laissés et non comblés avec des chevalets ou des terrassements pleins dans les deux cas. On ne parla pas alors de chevalets. Comparaison faite
sur la basse des ter-
rassements solides.

20206. Alors ce n'était pas aux termes de la deuxième annonce pour la section 15?—Non; ce sont les rapports que j'ai faits moi-même.

20207. Vous les avez faits pour vous aider à comparer, et non tels qu'ils ont été livrés à la publicité?—Oui.

20208. Et afin de constater les mérites relatifs des deux lignes?—Oui; mais je ne trouvais pas cela juste à l'endroit de la ligne sud vu que la route actuelle avait eu les rampes exhaussées de beaucoup, en sorte que je fis un autre estimé de la ligne sud, exhaussant les rampes d'une moyenne de deux pieds au lieu de quatre comme sur la route actuelle, et après avoir calculé les quantités de la même manière que dans le dernier cas, mais sur une distance moindre, j'obtins les données suivantes. Je faisais l'estimation sur une distance moindre, parce que l'on Une autre comparai-
son sur la ligne sud à
partir de la Tête
cassée sur une lon-
gueur de 40 4-100
milles, donnait une
différence de \$239,-
716 en faveur de la
ligne sud.

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

avait alors l'idée d'essayer une ligne jusqu'à la Tête cassée, et nous calculâmes quelle pouvait en être la longueur, et que la section 15 serait plus courte; nous calculâmes donc pour 40- $\frac{4}{5}$ milles. Je rapportai les quantités suivantes: roc, 356,558 verges cubes, calculées au même taux qu'auparavant, font \$980,534; terre, 1,427,000 verges cubes, égales à \$527,990—total, 1,508,524; taux par mille \$37,675, faisant une différence en faveur de la ligne sud, encore plus grande, puisqu'elle est de \$239,716 dans le coût total de la construction de quarante milles sur la ligne sud, contre trente-six milles trois-quarts de la présente route.

20209. Les tranchées et les remplissages étaient-ils égalisés dans ce dernier rapprochement?—Ils étaient exhausés de deux pieds.

20210. Cela laissait-il les vides?—Sur la ligne sud l'exhaussement était de deux pieds, sur la ligne nord de quatre pieds.

20211. Cet exhaussement des rampes aurait-il l'effet de laisser les vides non remplis?—Non; le calcul était pour roc solide d'un bout à l'autre.

20212. Cela aurait donné un terrassement solide?—c'était là le calcul.

25213. Ce premier calcul dont vous parlez avait-il donné, après les rampes exhausées, un terrassement solide sur les deux lignes?—Oui; c'était là le calcul.

20214. Alors, si la comparaison était faite, à la condition de terrassements solides dans les deux cas, pourquoi ajouter une autre élévation à cette ligne plus basse afin de faire une comparaison différente, quel était l'objet d'ajouter deux pieds à la ligne plus basse aux fins d'une comparaison, si vous aviez obtenu déjà, dans votre seconde comparaison, une ligne efficace avec des terrassements pleins?—Je croyais que je gagnerais un peu plus que je n'ai fait.

20215. Que vous gagneriez un peu plus en quoi?—A rendre la voie un peu moins coûteuse—à faire construire la voie à moindres frais qu'avec les rampes premières—deux pieds de moins de tranchées.

20216. Est-ce que cela vous avait donné des terrassements solides sur la ligne au sud?—Oui.

Autre comparaison.

20217. Avez-vous fait d'autres comparaisons entre ces deux routes?—Oui.

20218. Expliquez-nous sur quelle base?—L'item des roches détachées ne paraît pas dans aucun de ces calculs. Comme il était nécessaire d'avoir un prix pour cette catégorie d'ouvrage, on mit à la cédule des travaux un prix nominal.

20219. Quelle liste des travaux?—La liste des travaux présentée. Je ne vous ai pas encore donné la liste des travaux, mais je le ferai; et comme on considérait que j'avais surestimé la quantité de roc solide dans les tranchées, on décida de déduire cette somme nominale de roches détachées de mes quantités de roc solide. On fit donc des listes des travaux sur les calculs No. 3 et 4 mentionnés plus haut—on y avait les quantités pour déboisement, défrichement, essartage, etc., etc., le tout supputé en argent ou au prix moyen obtenu à même toutes les soumissions reçues sur la première liste des travaux.—

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

2020. Soumissions reçues pour quelle section?—La section 15. Il y a à 600,000 verges de roc. J'ai déposé entre les mains de l'ingénieur en chef, en mai, 1879, la première liste des travaux faite pour ce temps (hivers de 1875-76), et cette commission peut se la procurer. Je déposai dans le même temps quelques notes sur ces calculs. Je ne puis donc donner les quantités que de mémoire, car on m'a refusé ces papiers quand je les ai réclamés, et je donne les quantités comme je me rappelle les avoir calculées—roc, 340,000 verges cubes, à \$2.40 soit \$816,000—
- Quantités dans la première liste des travaux, données de mémoire par le témoin.
2021. Sur quelle ligne était-ce cela?—Sur la route actuelle, trente-six milles et trois quarts de longueur; roches détachées, 30,000 verges cubes, à \$1.05, \$31,500; terre 1,979,000 verges cubes, à 35 cts. \$692,650—total, \$1,540,150; taux par mille, \$41,909. Estimé du coût de la ligne actuelle sur la section 15, \$1,540,150.
2022. C'est là votre estimation du coût de la présente ligne sur la section 15?—Oui.
2023. Est-ce pour terrassements solides?—C'est l'estimation que j'ai faite dans le temps, autant que je puis me le rappeler; c'est pour terrassements solides. J'aimerais beaucoup à voir les trois autres estimations que j'ai remises à M. Smellie. Il y en a un (Exhibit No 295) portant un titre écrit de la main de M. Rowan.
2024. Dois-je comprendre que vous dites que l'estimation dont vous parlez à l'heure qu'il est était basée sur les quantités avec les chiffres moyens pris à même les soumissions faites pour cet ouvrage, et en prévision de terrassements solides d'un bout à l'autre?—Oui.
2025. Ni chevalets ni vides?—Pas de chevalets grossiers et pas de vides.
2026. Quand avez-vous fait cette estimation?—Au printemps 1876. Estimé fait au printemps de 1876.
2027. Si je comprends bien, c'est là l'estimation que vous avez faite de cet ouvrage que vous décrivez, et pour toute la section 15?—Oui.
2028. Terrassements solides?—Oui.
2029. En chiffres ronds \$1,500,000?—Oui.
2030. Continuez?—Sur la ligne sud, les quantités dans une liste semblable des travaux étaient calculées ainsi: roc, 311,600 verges cubes à \$2.40, soit \$747,840; roches détachées, 45,900 verges cubes à \$1.05, \$47,250; terre, 1,427,000 verges cubes à 35 cts., \$499,450—total, \$1,294,540; taux par mille (cette ligne avait une longueur de 40 $\frac{1}{8}$ milles) \$32,331, faisant une différence en faveur de la ligne sud de \$245,610 dans le coût total, et de \$9,578 dans le taux par mille, pour ces trois items seulement—\$245,610 en faveur de la ligne sud.
2031. Vous dites donc, si je ne fais pas erreur, que, suivant vos calculs dans le temps la ligne sud, bien que de trois milles et un quart plus longue que la ligne nord coûterait pour les trois items seulement et en chiffres ronds, \$250,000 de moins que la ligne nord: est-ce la conclusion que vous tirez?—Oui.
2032. Avez-vous d'autres détails de comparaison entre ces lignes?—Oui; je désirerais expliquer certaine partie de la déposition faite devant un comité du sénat, en mai 1879. On me demanda alors de dire de mémoire quel était le résultat des calculs. Je le portai alors à
- Explique son témoignage devant le comité du Sénat, en mai 1879.

*Tracé du chemin
de fer—
Cont. des Nos. 14
et 15.*

Avait dit que la différence serait de \$360,000, en faveur de la ligne sud, la vraie différence, \$376,234, mais c'était en comparant mille pour mille, et elle se réduit en conséquence par la distance plus longue à \$245,610.

\$360,000 qui était la somme que l'on mentionnait au temps des calculs. Je déclarai aussi qu'il y avait contre la route sud, le coût de la construction et de l'équipement de trois milles et demi de voie et leur entretien. Je mentionnai de plus que si cette ligne était adoptée, une forte somme qui avait été dépensée sur le contrat 14, serait perdue, c'est-à-dire, sur les travaux faits entre la Tête cassée et ce qu'on appelait l'extrémité de la désignation, je crois que c'était en cet endroit. Je déclarai ces choses parce que ces \$360,000, dans mon jugement, devaient construire presque la même longueur de ligne sur les deux routes depuis le Portage du Rat en gagnant à l'ouest; voilà pourquoi je mentionnai les items qui militaient contre elle. Aujourd'hui, mon idée est qu'on avait estimé à la grosse cette somme de \$360,000 comme la différence dans le coût de construction de trente six milles et trois quarts de la route actuelle contre la même distance sur la ligne sud. La différence réelle, d'après les chiffres que je vous ai donnés, est celle-ci; le coût de la construction de trente-six milles et trois quarts de la route actuelle à \$41,909 par mille, \$1,540,150; le coût de trente-six milles et trois quarts sur la ligne sud, à \$32,331 par mille, est de \$1,163,916, et la différence est de \$376,234, et en causant de la chose, nous disions: \$360,000. Il y avait une différence de près de \$10,000 par mille entre les deux routes. On parlait d'une différence de \$10,000 par mille, et on l'estimait à \$360,000. Et voilà comme la chose est arrivée.

20233. Comme je comprends l'affaire, cette différence de \$360,000 serait réduite, parce que vous calculiez mille pour mille, lorsque, en réalité, il fallait un plus grand nombre de milles sur la ligne sud pour atteindre le méridien à l'extrémité de 15?—Oui.

20234. Et cela réduit la différence, de la somme que vous nommez là, \$360,000, à celle de \$245,000?—Oui; mais si vous prenez les \$245,000, c'est-à-dire, la différence calculée dans le coût de la construction des deux lignes, c'est la différence dans le coût, moins trois milles et demi. Je pourrais dire ici qu'en étudiant cette affaire, je vois que parmi les ingénieurs on est peu d'accord sur le coût définitif de l'exploitation et de l'entretien d'un mille de chemin pour tout temps à venir. L'un d'eux a déclare que cela se monterait à quatre cent et quelques mille piastres—ça valait cela pour épargner une longueur d'un mille dans les endroits où le trafic est très considérable. Si c'était là le véritable chiffre, nous pourrions construire une voie droite par n'importe quelle route.

20235. En comparant ces lignes, ou plutôt leur cout probable, avez-vous fait la part du coût du ballast, des liens et des rails?—Non; oh! non; rien de cela.

Coût du ballast, des liens et des rails à ajouter sur trois milles et demi.

20236. Faut-il l'ajouter au coût de ces trois milles et demi de chemin?—Oui, il faut l'y ajouter.

20237. Cela réduirait la différence que vous venez de nommer: \$245,000?—Certainement

20238. Quelle différence cela ferait-il dans le coût du ballast, des liens et des rails pour trois milles et demi?—Je n'en ai pas fait le calcul. Je n'aimerais pas à nommer un chiffre sans savoir le coût des rails.

20239. Pour faire une comparaison simplement dans le coût de la construction, il faudrait déduire le coût de ces trois items de ces \$245,000?—Oh! oui.

*Trajet du chemin
de fer—
Contrats Nos. 14
et 15.*

20240. Ainsi, en sus du coût de la construction, pour comparer l'à propos de l'adoption de l'une de ces deux lignes de préférence à l'autre, vous auriez à poser contre la ligne sud la somme que coûterait l'exploitation et l'entretien, pour toujours, de ces trois milles et demi de chemin?—Oui.

20241. Avez-vous dit qu'il y aurait plus ou moins d'étendues d'eau sur la ligne, autant que vous puissiez vous le rappeler aujourd'hui?—J'ai dit qu'il y en aurait moins. Moins d'étendues
d'eau à traverser la
ligne sud.

20242. Vous rappelez-vous s'il y avait une bien grande différence dans la maçonnerie sur ces deux lignes?—Je n'ai pas calculé le maçonage. Toute la maçonnerie requise était commune aux deux lignes.

20243. Vous croyez que les frais de maçonnerie seraient à peu près égaux sur les deux lignes?—Oui; suivant la cédule des travaux de M. Whitehead, je désire rectifier le coût des trente-six milles et trois quarts de la ligne sud à \$32,331; il est de \$1,188,168. La différence est de \$351,982 au lieu des chiffres que je vous ai donnés. Je n'avais pas calculé les trois quarts de mille.

W. B. SMELLIE : continuation de son interrogatoire :

Smellie.

Par le Président :—

20244. Pouvez-vous dire, en chiffres ronds, le coût par mille pour le ballast, les liens, les rails, la pose des rails, le matériel roulant et tout ce qui se rattache à la construction et à l'équipement, dans les environs de la localité du Lac Traverse?—Je l'estime à \$12,750. \$12,750 par mille
pour lest, traverses,
matériel roulant, etc.,
au Lac Traverse.

20245. C'est-à-dire, par mille?—Par mille.

20246. A quel prix avez-vous mis les rails?—\$77.

20247. C'était le prix de ceux que l'on s'est procuré vers ce temps-là?—Oui.

20248. Pourriez-vous dire le coût probable par mille pour les frais d'exploitation du chemin ayant un trafic comme celui que l'on pourrait calculer avec quelque certitude devoir se faire dans cette localité?—Pas dans le moment actuel.

20249. Est-ce qu'il n'y a pas de règle reçue à cet égard?—Je ne me le rappelle pas.

HENRY CARRÉ : continuation de son interrogatoire :

Carré.

Par le Président :

20250. La ligne actuelle de la section 15 avait-elle été finalement adoptée lorsque vous faisiez cette comparaison, et soumettiez vos idées au département?—Non. Quand il a fait cette
comparaison, la ligne
actuelle n'avait pas
été adoptée.

20251. Comment expliquez-vous alors le fait d'avoir pris des chiffres de quelques-unes des soumissions?—M. Rowan avait une copie de toutes les soumissions, tous les prix dans son livre de correspondance, et au moyen de ces papiers, il calcula une moyenne pour chaque item.

*Tra. é du chemin
de fer—
Contrats Nos. 14
et 15.*

20252. Quels prix avait-il ; vous dites qu'il avait les prix dans son livre de correspondance ?—Les prix reçus pour les premières soumissions demandées dans la première cédule des travaux.

20253. Voulez-vous dire par la première annonce pour la section 15 ? —Pour la section 15, dans le cours de l'hiver de 1874-75. — Au printemps de 1875.

Ces idées soumises au département dans l'hiver de 1875-76— les dépenses faites dans le temps sur la section 14, auraient été perdues si la ligne sud avait été adoptée.

20254. Dites-vous que lorsque vous avez soumis ces idées, quelques travaux avaient été faits sur la section 14 ?—Oui ; elles furent soumises dans l'hiver de 1875-76—c'est alors que la comparaison s'est faite.

20255. Vous rappelez-vous la somme qui passait pour avoir été dépensée alors sur la section 14 ?—J'ai entendu M. Rowan, à ce propos, parler à M. Thompson, et au mieux de ma connaissance, il disait qu'on y avait dépensé quelque chose comme \$68,000 pour frais de déboisement et autres travaux entre la rivière de la Tête cassée et l'extrémité de la désignation.

20256. Cette somme aurait été perdue si la ligne sud eût été finalement adoptée ?—Oui.

20257. Il faut donc encore déduire cette somme de la différence des \$245,000 ?—Oui.

20258. J'ai compris que vous disiez que la longueur totale de la route aurait été augmentée de quelques cinq milles et demi si la désignation que vous avez faites en 1875 était adoptée ?—Oui.

20259. Ainsi, prenant \$12,750 par mille, somme que M. Smellie nous donne comme son estimation, et les multipliant par cinq et demi, nous arrivons aux déboursés entiers nécessaires à la construction de cet excédant de distance ?—Oui ; mais on avait alors l'intention d'avoir une ligne qui ne serait plus longue que de trois milles et un quart, et ces estimés étaient basés sur le calcul des distances—distances relatives.

20260. Y a-t-il quelque personne qui puisse aujourd'hui nous renseigner sur les mérites relatifs de cette ligne prolongée qui, suivant vous, n'aurait accru la distance que de trois milles et demi, comparée à distance égale avec la ligne aujourd'hui désignée sur la section 14 ?—Oui.

20261. Quelle est cette personne ?—M. Forrest a tiré une moitié de la ligne et M. Armstrong l'a rencontré.

20262. Etes-vous prêt à nous dire maintenant, comme matière de témoignage, si cette ligne est aussi peu dispendieuse que la présente section 14 ?—Non, pas d'après une connaissance personnelle.

20263. Ainsi, d'après les données que nous avons maintenant devant nous, nous devons admettre que la ligne était celle qui devait accroître la longueur de cinq milles et demi. C'est la seule preuve que nous en ayons, et voilà pourquoi je prends cette longueur à cinq milles et demi : le résultat nous donne \$138,125 à déduire de votre différence de \$245,610 ?—Oui, si je ne fais pas erreur à propos de ces \$68,000.

\$100,000 somme nette, en chiffres ronds, en faveur de la ligne sud qui, pour tant, aurait cinq milles et demi de plus long.

20264. Cela nous laisse, en chiffres ronds, \$100,000 en faveur de votre route sud, et à l'encontre il faut mettre les frais d'exploitation pour toujours cinq milles et demi de chemin : n'est-ce pas là le résultat général de votre calcul ?—Non ; je n'irai pas aussi loin, car je dis qu'on avait trouvé impossible de construire la ligne avec les rampes sur lesquelles les calculs ont été faits sur la présente route. Il a fallu les abaisser de deux pieds.

*Tracé du chemin
de fer—
Contrats Nos. 14
et 15.*

20266. Mais je parle du jugement de ces temps-là?—Oui; c'est cela, d'après les calculs.

20267. Ces calculs étaient tout ce que l'on avait devant soi dans le temps pour baser un jugement?—Oui.

10268. Alors, on jugeait ainsi dans le temps : que le pays aurait à payer les frais d'exploitation, pour toujours, de cinq milles et demi de chemin ou à dépenser \$107,000 en plus?—Si vous tenez absolument aux cinq milles et demi de chemin, comme de raison, l'affaire est jugée; mais nous savions qu'il était possible de ramener cette distance à trois milles et un quart, et le calcul des \$245,610, est fait sur le calcul de quarante milles comparés à trente-six milles et trois quarts. Il y a un autre point que je veux faire ressortir s'il y a une comparaison avec l'autre route.

20269. Continuez :—Je dis que si quarante milles sur la route actuelle qui auraient embrassé un mille et demi de travaux coûteux sur 14, à l'ouest du lac Traverse, avaient été estimés contre quarante-trois milles et demi sur la ligne sud, ou si la distance totale sur la présente route entre le Portage du Rat et la Rivière Rouge avait été estimée contre la distance totale entre les mêmes points par la route sud, la chose eut été plus équitable et franche, mais le calcul aurait fait voir une bien plus grande différence dans le coût de la construction. Le Muskeg Julius aurait aussi été évité par l'adoption de la ligne sud. Ce mille et demi d'une voie dispendieuse, et le Muskeg Julius, autant que je le connais, ne trouveraient pas d'équivalents, si l'on eut adopté la ligne sud.

*Le muskeg Julius
eût été évité en
adoptant la route sud.*

20270. Si je comprends bien, vous insinuez que le jugement rendu par le Département des Ingénieurs, n'était pas un bon jugement?—Que la comparaison n'était pas équitable et franche.

20271. Voulez-vous dire que dans ce temps-là les ingénieurs pouvaient fonder leur jugement sur le résultat du remplissage du Muskeg Julius, ou le remplissage de la baie du Lac Traverse, ou sur d'autres items que vous mentionnez aujourd'hui comme présentant de si grandes difficultés sur la désignation actuelle?—Non.

20272. Alors, comment pouvaient-ils former leur jugement s'ils n'avaient pas ces données?—Ils en avaient une partie devant eux; ils avaient les sondages du Muskeg Julius, ainsi que le profil approximatif de ce mille et demi de travaux coûteux.

20273. Voulez-vous dire que le profil de la partie coûteuse de 14 leur donnait une idée suffisante du coût, tel que la réalité l'a démontré?—Le coût a été naturellement plus considérable, mais le profil leur donnait une bonne idée de ce que l'on supposait devoir être les travaux—une aussi bonne idée que sur aucune autre partie de la ligne. Les derniers dix milles de la ligne sud offraient une grande facilité de travail. Les derniers cinq milles, je puis le dire, étaient aussi faciles qu'aucune partie de 14, mais ici l'on avait entièrement omis des calculs un mille et demi au taux de \$41,959 par mille, un mille et demi de différence qui devrait être ajouté au coût total au lieu de la moyenne du coût de 14.

20274. Dois-je comprendre que vous insinuez qu'une partie de la section 14 à l'ouest du lac Traverse coûterait beaucoup plus que la même distance sur votre route sud?—Je le pense. Je le sais.

Tracé du chemin
de fer—
Contrats Nos. 14
et 15.

Ces \$107,000 en
faveur de la ligne
sud devaient être
grossies de \$45,000.

20275. Combien plus?—D'après ces calculs environ \$30,000 le mille, —c'est-à-dire \$45,000 pour le mille et demi.

20276. Ce sont là les dépenses en sus, si je comprends bien?—Oui.

20277. —En sorte que cette différence de \$107,000 devrait se grossir de \$45,000, selon vous, pour déterminer une comparaison équitable?—Oui.

20278. Cela mettrait la différence en faveur de la ligne sud à \$152,000; et la question qui se présentait alors au Département était de savoir, comme je le conçois d'après votre témoignage, s'il valait mieux dépenser \$152,000 en sus, ou bien construire, pour toujours, cinq milles et demi de plus?—C'était la question dans le temps.

20279. Et vous croyez que leur jugement était erroné?—Je ne suis pas prêt à dire cela. Je déclarai plus positivement dans le temps que je considérais que ces estimés faits sur la ligne nord—la route actuelle—n'étaient pas exacts, et qu'on ne pouvait s'attendre à ce qu'ils le fussent à cause de la nature accidentée du terrain; mais que ceux de la ligne sud étaient bien plus exacts, et que si les rampes sur la ligne sud avaient été exhaussées de quatre pieds, cela aurait fait une différence bien remarquable dans cet estimé: si elles avaient été élevées autant que les autres, je crois que cela eût fait une bien grande différence. Les comparaisons n'ont pas été faites de la même manière ni d'après les mêmes données. Je désire plus particulièrement prouver que j'étais parfaitement exact et honnête dans la déclaration que j'ai faite devant le comité du Sénat, vu qu'on a mis ma véracité en doute, et que l'on m'a blâmé d'avoir fourni des renseignements peu exacts. On m'a dit que le ministre, dans un cas ou dans un autre, était mécontent de mes déclarations, et je cherche à m'assurer de quel cas il s'agit afin de pouvoir rectifier mes assertions, s'il y a lieu.

CONSTRUCTION DU
CHEMIN DE FER—
CONTRAT No. 15.

Le témoin dit qu'il
n'est pas responsable
des quantités actuelles
attendu que les
rampes ont été chan-
gées.

20280. Il y a une autre matière sur laquelle vous désirez, me dit-on, expliquez vos idées plus au long—c'est-à-dire, les estimations des quantités soumises au concours public pour la section 15—que vous désirez également expliquer comment il s'est fait que les quantités diffèrent tellement des quantités admises finalement; pourriez-vous développer en quelques mots vos idées sur cette matière?—Je le puis. Je désire tout d'abord déclarer que, dans mon opinion, je ne suis pas responsable des quantités actuelles, attendu que les rampes ont été changées d'une manière sensil le entretemps, entre le temps qui a précédé l'adjudication du contrat et le temps qui l'a suivie. On m'a accusé d'erreurs dans mes calculs jusqu'au chiffre de \$763,000, qui forme la différence avec la liste des travaux de M. Whitehead pour les quantités pour terre, roc et roches débâchées.

20281. Voulez-vous dire la ligne qu'il a obtenue lorsqu'il a soumissionné pour la section 15?—Lorsqu'il a soumissionné pour la section 15 et dont je fis l'estimation en janvier, 1879.

Explique la différence
au sujet de la terre,
du roc et des roches
détachées.

20282. Quel était cet estimé en 1879—je veux dire l'estimé de quels travaux?—De ces trois items: terre, roc et pierres détachées.

20283. Sur la même section?—Oui, sur la même section.

20282. Était-ce une estimation de travaux faits déjà ou à faire, ou des deux?—En partie faits et en partie à faire.

20285. Vous voulez dire de tous les travaux qui étaient faits jusqu'au

parachèvement final de l'ouvrage?—De tout ce qu'il en coûterait pour compléter les travaux une fois finis.

20286. Depuis le commencement?—Oui, depuis le commencement. Mais j'avais à faire voir comment la différence a eu lieu. J'ai donné, je crois, les preuves, sous toutes les formes et dans différents temps, mais je ne crois pas que cette différence ait jamais été supputée en argent de manière à la faire bien saisir. Il est donc à propos que je dise comment elle est arrivée—comment, en premier lieu, les quantités dans les cédules des travaux ont été estimées. Dans l'été de 1876, avant que la désignation fût finie, on me demanda, — c'est-à-dire, avant que la deuxième désignation fût terminée—on me demanda un nouvel estimé des quantités sur le contrat 15. On me demanda si j'avais réduit en aucune façon les tranchées dans le roc.

20287. Cela se passait-il entre la première et la dernière annonce demandant des soumissions?—Oui; c'était en juillet ou en août, 1876, pendant que se faisait la seconde désignation. La cédule ou liste des travaux, en date du 18 avril, 1876, fut faite d'après mes calculs. Le No 3 porte les quantités à 320,000 verges cubes de roc, 30,000 verges cubes de pierres détachées, et 80,000 verges cubes de terre. Mon estimé plus haut mentionné donnait 369,390 verges cubes de terre. Ce chiffre fut réduit à 320,000 verges comme dans la cédule des travaux.

20288. Pourquoi ce chiffre a-t-il été réduit à 320,000 dans la cédule des travaux?—Les 30,000 verges cubes ont été déduites sur les pierres détachées, et quelques 19,300 verges rejetées entièrement.

20289. Par vous?—Non; on les a laissées de côté en faisant la cédule des travaux.

20290. Voulez-vous dire que toutes les quantités que vous aviez estimées n'ont pas été mentionnées dans la cédule publiée des travaux?—Elles ne l'ont pas été.

La totalité des quantités estimées par le témoin n'a pas été insérée dans la cédule des travaux publics.

20291. Cela explique-t-il l'omission des 19,390 verges cubes?—Oui. Dans l'été de 1876, avant la seconde désignation de la ligne ou avant que les coupes transversales eussent été faites, l'ingénieur de district me pria de l'aider à préparer la cédule des travaux.

20292. Qui était-il?—M. Rowvan; avec des chevalets pour remplir de profonds vallons pour lesquels on ne pouvait obtenir de matériel à même les tranchées. On ne me donna pas le temps de faire des calculs, et la seule question que l'on me posa fut celle-ci: "Avez-vous réduit les travaux du roc?" En appliquant une calque de la nouvelle ligne autant qu'elle est désignée, à l'ancien profil, je lui fis voir que de grandes réductions avaient été faites à différents points dans la quantité du roc, lesquelles j'estimais rondement à 20,000 verges cubes. C'est d'après ces renseignements que la cédule des travaux portant la date du 1er août, 1876, a été rédigée, M. Rowan faisant le calcul des quantités de bois dans les chevalets d'après d'autres plans qu'il avait faits. Les items étaient: roc, 300,000; pierres détachées, 30,000; terre, 80,000 verges cubes, sans aucun changement dans les quantités des pierres détachées et de la terre—

D'après renseignements fournis par le témoin, M. Rowan rédigea la cédule des travaux qui porte la date du 1er août 1876.

Roc, 300,000; pierres détachées, 30,000; terre, 80,000 verges cubes.

20293. Ainsi, cet estimé omettait encore les 19,000 verges de roc que vous aviez précédemment mentionnées comme partie des travaux à faire?—C'est un nouvel estimé entièrement, et ces 19,000 verges, je suppose, ont été rejetées.

L'estimé de R-wan omettait 19,000 verges de roc.

*Construction du che-
min de fer—
Contrat No. 15.*

20394. Si je comprends bien, vous dites qu'elles ont été rejetées de cette manière : que tout d'abord M. Rowan les rejeta de vos estimés, de son propre mouvement et sur sa responsabilité, et qu'il en réduisit plus tard le chiffre de 20,000 verges parce que vous disiez que le profil faisait voir que probablement cette quantité ne serait pas requise, en sorte que le même manque ou défaut persiste dans ce nouvel estimé sans qu'il y ait aucune faute de votre part : est-ce cela que vous voulez dire ?—J'oubliai ces 19,000 verges dans le temps, et ainsi, je suppose, je suis responsable de leur omission—de cette erreur. J'ai dit que 20,000 étaient la différence, et 320,000 verges comme la quantité première, ou la quantité dans la dernière cédule des travaux, je savais que j'avais fait une réduction d'environ 20,000 verges par la ligne que j'avais désignée jusque là, et voilà pourquoi je donnai la quantité de 300,000 verges.

Terre : la cédule des travaux ne comprenait pas les remplissages pour les vides peu profonds et les rampes pour les reliefs de terrain.

20295. Continuez.—La quantité de terre donnée dans l'ancienne cédule des travaux comme dans celle-ci, c'est-à-dire, la cédule des travaux de Whitehead, ne comprenait que celle qui provenait des tranchées ; on n'avait pas prévu la quantité qu'il faudrait pour remplir les vides trop peu profonds pour admettre des chevalets ou pour exhausser les terrasses trop basses à même, soit d'excavations d'emprunt ou de fossés latéraux.

20296. Pourquoi ne comprenait-elle pas cette terre aussi bien que la terre des tranchées ; si l'on vous demandait de préparer une cédule des travaux, pourquoi n'avez-vous pas inclue la terre d'excavation d'emprunt aussi bien que celle des tranchées sur la voie ?—Dans la dernière cédule des travaux, c'est-à-dire, dans celle d'avril 1876, on avait en vue simplement les excavations—la terre des tranchées—et de faire autant de terrassement que possible avec ce matériel seul.

Comprenait que ses instructions étaient de mentionner seulement la terre qui serait prise des tranchées.

20297. Ainsi, vous dites que vos instructions vous enjoignaient de mentionner autant de terre seulement que vous supposiez pouvoir être prise dans les tranchées ?—Oui, c'est ce que je comprenais dans le temps.

20298. Et c'est pour cela que vous avous avez fait l'estimé à 80,000 verges ?—Oui, c'est pour cela que cette quantité a été retenue, en avril 1876. Je n'ai reçu aucune instructions de faire des calculs d'une autre quantité dans la cédule d'août—le mois d'août suivant.

20299. Alors, vous avez répété vos calculs de l'estimé d'avril, parce que vous n'aviez pas reçu de nouvelles instructions sur le sujet ?—Oui ; je ne savais réellement pas comment l'ouvrage allait se faire. M. Rowan avait tout entre les mains, et il me posait des questions, et il me disait ce que j'avais à faire, et je le faisais.

20300. Vous demandait-il vos opinions par écrit ?—Non ; quand on travaille ensemble dans un bureau, on ne se fait pas de questions par écrit, et on ne répond pas par écrit non plus. On vous demande de faire une chose, et elle se fait, et personne ne soupçonne que cet ouvrage sera jamais contredit, nié ou rien de cette sorte.

20301. Vous dites donc aujourd'hui, en ce qui concerne cet item de la terre, que vous n'avez jamais reçu instruction d'en faire un estimé d'au delà de ce qui en serait pris des tranchées de la voie ?—Non, je n'ai jamais eu telle intention. La désignation et les coupes transversales terminées, un plan et un profil faisant voir les changements faits

et aussi les coupes transversales de toute la voie, a été expédié pendant l'hiver de 1876-77, au bureau principal à Ottawa, afin d'y faire sanctionner et adopter les rampes d'une manière définitive. Je faisais voir sur les feuilles des coupes transversales l'avantage de faire quelque légers changements à l'alignement.

20302. J'apprends que ces quantités dont vous avez parlé jusqu'ici ont été prises de la ligne centrale seulement, de la ligne du profil, sans coupes transversales ?—Il n'y avait pas dans le temps des coupes transversales dont je pusse me servir. Comme le contrat était alors donné, je désirais que l'on permit de faire ces changements, et j'attendais de confiance cette permission, mais je fus surpris quand on me dit qu'il ne fallait pas enlever un seul piquet.

Aucunes coupes transversales dont il pût se servir pour baser son estimé des quantités. Surpris par conséquent quand on lui dit qu'il ne fallait pas enlever un seul piquet.

20303. Qui vous a dit cela ?—M. Rowan.

20304. Verbalement ?—Oui, sur la voie.

20305. Sur quelle partie de la ligne ?—En parcourant la ligne. Il a parlé de cela en différentes circonstances depuis. Je crois qu'il l'a dit à M. Smellie ; il me semble l'avoir entendu. Je comptais sur la permission de faire ces arrangements, et d'opérer ainsi une réduction dans l'ouvrage quand je ferais les estimés pour la cédule des travaux. Je savais qu'au moyen de légers changements, après les coupes transversales et les travaux de déboulement terminés, il serait possible et facile de faire un certain nombre de changements de manière à réduire l'ouvrage d'une façon marquée, et je me fiais à cela pour réduire la quantité à 300,000 verges.

20306. C'est une nouvelle explication : dites-vous aujourd'hui que vous avez rapporté ces 300,000 verges comme le résultat probable de l'ouvrage quand on vous aurait permis ces changements que vous désiriez faire, et qu'on ne vous permettait pas de faire ?—Il n'y avait dans le temps qu'une moitié du chemin de désignée. J'aurais faits de grandes réductions sur cette moitié, et j'espérais en faire davantage, et j'en ai fait, sur l'autre moitié et en crayonnant un calcul rapide de tout cela, je me dis : " Je connais deux ou trois endroits où je peux réduire une grande somme de travail, " et je me croyais à peu près sûr, et je l'étais, de faire une réduction de 20,000, et je sais que j'ai fait une réduction encore plus grande. Le 9 mars, 1877, j'ai expédié par la malle les dernières des coupes transversales à Ottawa, et j'en reçus de temps en temps les rampes révisées sur quelques parties de la ligne ; mais ce n'est que le 29 juin avant que j'aie reçu les rampes définitives.

Les 300,000 verges de roc rapportées par le témoin comme le résultat probable des changements proposés—c'est une nouvelle explication.

20307. Comment les receviez-vous ?—D'abord par le télégraphe, et ensuite par lettre.

20308. Par lettre de M. Rowan à vous après le télégramme qui lui venait du quartier-général : est-ce là ce que vous voulez dire ?—Je ne sais pas comment elles lui parvenaient.

20309. A qui la première a-t-elle été envoyée par le télégraphe : à M. Rowan ?—Non ; à moi. Je les ai reçues d'abord par le télégraphe, et ensuite par directions écrites. Je crois que j'en ai une ici ; une copie reçue d'Ottawa, datée du 21 juin, 1877,—tableau des rampes. (Exhibit No. 296.) Après avoir terminé ces rampes je trouvai qu'en moyenne, elles étaient de quelques deux pieds plus basses que celles que j'avais

Construction du chemin de fer—
 Contrat No. 15.

Prétend que la décision des rampes a déterminé les quantités, abstraction faite des calculs du témoin.

envoyées, et que celles sur lesquelles la cédule des travaux était calculée. Partout où l'ouvrage avait été tracé suivant les anciennes rampes ou que l'ouvrage était fait par l'entrepreneur, celui-ci eut à baisser les remplissages, etc. Comme on m'a accusé de la différence des quantités entre la première cédule des travaux et l'estimé que j'ai fait en janvier, 1879, après qu'on eût décidé cet abaissement des rampes, je prends la liberté de demander si on n'avait pas calculé l'effet qu'aurait l'abaissement des rampes dans cette mesure, quand on avait, à Ottawa, tout ce qu'il fallait à l'exception des excavations d'essai, pour obtenir des quantités exactes, tandis que l'estimé que j'ai fait était calculé sans ces renseignements, c'est-à-dire, sans les coupes transversales. Je maintiens donc que la décision finale des rampes a déterminé les quantités, abstraction faite de tous calculs que j'ai faits ; qu'il était possible d'arriver d'assez près à des quantités exactes avant la décision finale des rampes, et que si l'on jugeait tellement important de ne pas outrepasser les quantités dans la cédule des travaux, on aurait dû selon moi dans ce cas, en faire un calcul quelconque—

20310. Qui aurait dû faire ce calcul?—Ceux qui ont décidé les rampes.

Estimé des quantités en 1878 : roc, 526,646 ; pierres détachées, 30,000 ; terre, 1,657,000.

20311. Qui étaient-ils?—M. Smellie, je crois, a signé la cédule des travaux. En février 1878, l'on me demande un estimé pour compléter le contrat, et pour la première fois, je calculai des quantités totales d'après des coupes transversales, trouvant pour résultat : roc, 526,646 ; pierres détachées ; 30,000 (même chiffre) ; terre, 1,657,000. Ceci était pour finir les rampes avec des terrassements solides. L'on me demanda aussi un estimé de terrassements, de murs soutènement à travers toutes les pièces d'eau, avec des terrassements sur les remplissages importants où le matériel pourrait être pris d'excavations d'emprunt sur les lieux sans charroi additionnel, et aussi ces chevalets pour remplir tous les vides pour le remplissage desquels on ne pouvait obtenir de matériel des tranchées ou des excavations d'emprunt. Pour rendre tout cela aussi clair que possible, j'envoyai une cédule donnant les quantités de chaque tranchée et remplissage sur le contrat, et un tableau du coût relatif du comblement des vides profonds, soit avec de la terre, soit au moyen de chevalets. Je produirai une copie des quantités que j'ai envoyées dans le temps. Je ne l'ai pas sur moi dans le moment, mais je la produirai demain matin. J'ai produit un estimé écrit du coût relatif des ouvrages en terre et chevalets sur la section 15. (Exhibit No 297.) C'est une copie de celui que j'ai envoyé à M. Rowan dans le temps. Je l'ai envoyé sous cette forme, afin que chaque chose pût être mise sous les yeux de l'ingénieur de district aussi clairement que possible, et j'attirais en même temps son attention sur le fait que la construction même était si coûteuse dans les plans pour chevalets qu'il avait envoyés qu'il en coûterait moins dans tous les cas de construire des terrassements solides où le remplissage n'excédait pas dix-huit pieds que de faire les constructions seule sans les talus nécessaires pour les soutenir.

Les constructions dessinées par le gouvernement, très coûteuses : ouvrages en terre, 37cts la verge ; chevalets \$9.83 le pied.

20312. Voulez-vous dire que la situation des chevalets dessinés dans le temps par le Département, était d'une nature très dispendieuse?—Je le crois.

20313. Était-elle plus coûteuse que celle qui sert aujourd'hui sur la voie?—Immensement plus. L'ouvrage en terre dans ce tableau était calculé à 37 p. c. la verge ; la superstructure coûtait \$9.83 le pied.

20314. Voulez-vous dire sur toute la voie?—Oui.

20315. Voulez-vous dire que c'était la moyenne du coût sur toute la ligne?—Oui.

20316. Partout où l'on s'est servi de chevalets?—Oui.

Par M. Keefer :

20316. Pour la superstructure seule?—Oui ; la cédule que j'ai envoyée donnait également le coût des talus pour chaque hauteur. J'attirai son attention sur ce fait, m'attendant à ce que du moins, l'on choisirait un genre de chevalets plus simple pour les vides peu profonds. En consultant ce tableau, il aurait pu voir que sur les vingt six vides culculés, douze seulement pouvaient se combler au moyen de chevalets à meilleur marché qu'avec de la terre, tandis que pour les quatorze autres vides les chevalets coûteraient juste le double du prix de terrassements solides à 37 p. c. la verge. M. Marcus Smith, l'ingénieur en chef par intérim, parcourut avec moi toute la section en septembre, 1878—M. Rowan étant de retour à Winnipeg un jour ou deux avant son arrivée—et c'est à lui que fut renvoyée la question des estimés des pierres détachées ; le long du chemin je lui indiquais les endroits, nous discussions sur la proportion de rochers et de cailloux comparée à celle de la terre, en présence de l'agent et ingénieur de l'entrepreneur. Après le retour de M. Smith à Winnipeg, on m' enjoignit, dans des instructions écrites, d'augmenter tous les estimés précédents pour roches détachées, et l'on me donna une nouvelle définition de roches détachées, laquelle on trouvera imprimée à la page 113 des témoignages entendus devant le comité des comptes publics, mai 1879. Je lui fis voir plusieurs déviations de la ligne pour éviter les grands pièces d'eau et les remplissages à faire au pied de côtes très raides, déviations que j'aurais faites, ai-je dit à M. Smith, si je n'avais reçu ordre de M. Rowan de n'augmenter, en aucun cas, d'une verge l'excavation du roc. Instructions données, ces déviations furent opérées dans l'automne et l'hiver suivants. En janvier 1879, on me demanda un autre estimé du coût de parachèvement, et je rapportai les quantités comme suit : roc 516,226 verges cubes ; roches détachées 69,945 verges cubes, en tranchées de terre, telles que computées d'après les instructions de M. Smith ; roches détachées, 25,811 verges cubes, étant du roc solide en dehors des talus rapportées au prix des roches détachées ; terre 1,720,714 verges cubes, pour les terrassements solides d'un bout à l'autre. Je divisai, à dessein, les quantités de pierres détachées en deux classes comme plus haut, et en faisant l'estimé approximatif j'augmentai la première pour la rendre conforme à la nouvelle définition. Je tins la seconde séparément, parce qu'on n'avait jamais eu l'intention de payer pour ce travail, et comme la spécification l'énonce distinctement qu'on ne le paiera pas, il n'y eut pas de calcul à faire à cet égard. M. Smith avait aussi ordonné des emprunts de roc à différents endroits, et les quantités estimées de ce travail, ensemble et avec les quantités accrues de roc solide par suite des déviations mentionnées plus haut, sont comprises dans les quantités totales d'excavations de roc solide. D'un autre côté, il arriva que le travail des tranchées fut bien moins difficile en plusieurs endroits qu'on ne s'y attendait et qu'on n'avait calculé en 1878. Voilà tous les calculs que j'ai faits jusqu'à mai 1878, où les témoignages furent donnés devant le comité du Sénat et le comité des Comptes Publics. L'ingénieur de district produisit un certain

On donne au témoin une nouvelle définition des roches détachées.

En janvier 1879, fut prié de fournir un autre estimé des quantités.

Construction du chemin de fer—
Contrat No. 15.

nombre d'estimés que l'on trouvera imprimés dans les comptes-rendus des procédés, et qui sont, à l'exception de celui qui est à la page 109 du rapport du Sénat, compilés par lui sur les estimés qu'il a faits et donnés dans ce tableau. L'estimé qui se trouve à la page 109 est une copie de celui que j'ai fait en janvier, 1879. Une comparaison fut faite entre les quantités de roc, roches détachées et terre données dans la cédule des travaux d'après laquelle Whitehead prit l'ouvrage et les quantités données, dans les estimations de janvier 1879, et la différence fut trouvée être de \$763,025. Je ferai voir maintenant comment on peut rendre compte de la principale partie de cette grosse somme. D'après des calculs faits par moi et mes assistants, l'abaissement des rampes, après l'adjudication du contrat, augmentait l'excavation du roc, de 113,203 verges cubes, à \$2.75, \$311,308 ; les changements dans la ligne et les emprunts de roc s'élevaient à 60,000 verges cubes, à \$2.75, \$165,000. C'était le roc qui produisait ce résultat. On faisait des emprunts de roc pour aider à construire les murs de soutènement qu'on avait décidé de construire, ou dont la construction était censée avoir été décidée dans le temps où M. Smith parcourut la ligne—

L'abaissement des rampes après l'adjudication du contrat augmentait l'excavation du roc, de 113,203 verges cubes à \$2.75, \$311,308, et les changements dans la ligne, et dans le roc d'emprunt, de 60,000 verges cubes à \$2.75 ; de \$165,000.

Par le Président :—

20318. Voulez-vous dire que c'était là un ouvrage que vous n'auriez pas pu estimer dans la cédule première des travaux ?—Oui ; on n'en avait jamais eu l'idée, et par conséquent je n'avais pas à l'estimer.

Par suite des instructions de Smith, l'augmentation dans des pierres détachées était 25,811 verges cubes, à \$1.75.

20319. C'était le résultat d'un changement adopté après l'adjudication du contrat ?—Après que le contrat fut adjugé. Dans les pierres détachées l'augmentation due au roc solide en dehors des talus, rapporté aux prix des roches détachées, d'après les instructions reçues de l'ingénieur de district, fut de 25,811 verges cubes à \$1.75, \$45,169. C'est le chiffre que j'ai rapporté dans mon estimé de janvier 1879. M. Smith ordonna de rapporter le roc solide en dehors des talus au prix des roches détachées ; voilà encore ce qui n'était pas projeté dans la spécification faite par moi, et M. Fleming m'enjoignit de la déduire et de ne payer qu'au prix de la terre, c'est pourquoi je le déduis aujourd'hui et je m'en sers pour prouver que c'était un item dont on n'aurait jamais dû me rendre responsable.

De là une erreur apparente dans ses estimés pour laquelle il n'était en aucune façon responsable.

20320. Vous voulez dire : accusé d'en avoir fait l'estime ?—Oui. Cette somme de \$45,000 m'a été imputée comme une erreur dans mes estimés.

20321. Si je vous comprends bien vous dites qu'elle ne pouvait pas faire partie de votre estimé ?—Non.

20322. Parce qu'elle est la suite de ce qui s'est fait après l'adjudication du contrat ?—Certainement.

Item dû aux changements dans les définitions données par Smith, \$48,961.

20323. Continuez.—Il y a un autre item, les pierres détachées et les tranchées, dû aux changements dans les définitions données par M. Smith. Pendant que j'étais à faire l'estimé, je dis que ces changements l'augmenteraient de 40 pour cent, et je pense que je mettais les choses au plus bas en considérant les deux définitions, 40 pour cent sur 69,945 verges cubes, font 27,978 verges cubes, égales à \$48,961 au prix du contrat.—

20324. Est-ce que vous ne devriez pas mettre à votre compte, à l'encontre de cet item, la quantité qu'il représente contre les terrassements ?

—Oui, je le devrais. Non, non, je vous demande pardon. Je devrais mettre à mon compte 25,811 verges cubes à 37 cts. la verge.

20325. Il remplaçait certains ouvrages en terre que vous auriez dû estimer dans le commencement ?—Non ; il est rapporté aux prix de la terre au lieu du prix des roches détachées, comme je l'ai estimé, mais je n'aurais pas dû faire cela dans aucun cas, parce qu'on n'avait jamais eu l'idée que cet item dût y entrer, soit au prix de la terre ou dans toute autre catégorie. Puis il y avait une augmentation dans la terre due à l'abaissement des rampes de 144,138 verges cubes, à 37 cts. \$53,332—total \$623,770. Je mets à mon crédit cet item de terre dû à l'abaissement des rampes, parce que dans les deux estimés qui sont comparés l'un à l'autre, il n'y a d'estimée que la terre que nous supposons trouver dans l'excavation des tranchées.

20326. Cette excavation était plus profonde ?—Oui.

29327. Et produisit plus de terre dans cette mesure ?—Oui ; elle fournit plus de terre. La totalité de roc solide donnée dans l'estimé de 1879 a été tenue, à dessein, à quelques 12,000 ou 13,000 verges cubes au-dessus de ce que nous attendions, afin qu'il n'y eut plus d'estimation de quantités faite trop bas ; et dans la crainte que quelques tranchées importantes ne vinssent déranger nos calculs et fournir plus de roc que nous croyions, nous désirions nous mettre à l'abri des déceptions. L'estimé final, quand il sera reçu, prouvera que nos prévisions ont été de tout point réalisées. Je n'ai pas vu quel est l'estimé final du roc sur le contrat, mais je pense qu'il sera de beaucoup au-dessous de 500,000 verges. Je n'en demandais que 12,000 ou 13,000, que j'insérerais pour me mettre à l'aise de ce côté. Je puis donc, selon moi, réclamer encore une autre réduction de 12,000 verges de roc solide, égale à \$33,000, ce qui fait une somme totale, dont j'ai rendu compte, de \$656,770, laissant une balance de \$106,225, ou un peu plus de 6½ pour cent d'augmentation sur la somme en bloc de Whitehead—je n'en suis pas sûr, mais je pense que c'est cela, 6½ pour cent. Que cette somme de roc solide dû à l'abaissement de la rampe de deux pieds n'est pas excessive, c'est ce qui peut se démontrer par les calculs déjà donnés. Le premier calcul avec rampes pour contrebalancer les tranchées et les remplissages étaient de 640,000 verges cubes de roc. Je prends seulement maintenant les quantités du roc ; je sais bien que les pierres détachées étaient déduites des quantités que j'ai rapportées alors. Le second calcul sur la même ligne avec les rampes élevées à quatre pieds, était de 369,390 verges cubes. La différence est de 270,610 verges cubes. Les rampes ont été encore abaissées sur la même ligne de quelques deux pieds, et la différence réclamée aujourd'hui est de 113,203 verges cubes, pas la moitié du nombre causé par le changement de quatre pieds. Naturellement le second pied, s'il avait été abaissé de nouveau de deux pieds, donnerait pour résultat une somme bien plus grande que celle que je réclame. Les seconds deux pieds auraient produit une plus grande différence. En sus, les calculs faits pour la ligne sud donnent pour l'excavation du roc, d'après l'estimé No. 2, 445,261 verges cubes ; le No. 4. 356,558 verges cubes : différence totale, 88,703 verges cubes. La somme d'augmentation due aux changements dans la ligne et aux emprunts de roc, est j'en suis sûr, au-dessous de la réalité, mais la chose peut facilement être vérifiée. Le roc solide en dehors des talus rapporté au prix des pierres détachées, a été déduit, par l'ordre de

Augmentation dans la terre par suite de l'abaissement des rampes, 144,138 verges cubes à 37 cts, \$53,332.

Maintient qu'il rend compte de \$656,770, laissant une balance de \$106,255.

Construction de chemin de fer—
Contrat No. 15.

M. Fleming, et payé au prix de la terre. Les pierres détachées dans les tranchées ont été augmentées par la définition de M. Marcus Smith, et diminuées ensuite, suivant les instructions de M. Fleming de façon à s'accorder parfaitement avec la spécification. Je déduis la terre dans les tranchées parce que, dans les deux cédules des travaux, il n'y a que l'excavation de terre qui soit estimée. Je désire aussi attirer l'attention sur le fait que M. Rowan donne la même quantité de bois pour les chevalets dans son estimation (que l'on trouve à la page 126 avec les quantités augmentées d'excavation) que celle qui est donnée dans la cédule des travaux de M. Whitehead, en sorte que, d'après lui, il paraîtrait que l'abaissement des rampes augmentait simplement le coût de l'ouvrage, sans fournir plus de matériel pour faire les terrassements ou réduire les chevalets pour compléter les rampes de \$1. Aussi je compare comme suit les deux cédules de travaux,

Tableau comparatif des estimés de Rowan et du témoin.

	Cédules des Travaux.		Estimé de M. Rowan.	
		\$		\$
Roc.....	300,000	825,000	516,226	1,419,621
Roches détachées.....	30,000	52,500	95,756	167,563
Terre.....	80,000	29,600	224,138	82,931
Chevalets.....		380,700		380,700
Charroi additionnel.....				18,000
Gages.....				2,500
Items communs aux deux.....		306,285		300,784
		1,594,085		2,372,099
				1,594,085
Différence totale.....				778,014

Fait voir que dans la cédule des travaux il n'y a ni charroi additionnel ni gages, et maintient qu'il n'y a que \$100,744 dont il ne soit pas rendu compte et que l'augmentation dans les quantités réduit cette somme à \$70,228.

Il y a un autre item sur lequel je désire attirer l'attention. Il n'y a rien dans la cédule des travaux pour le charroi additionnel ; cela monte à \$18,000 dans l'estimation faite par M. Rowan. Il n'y a rien pour les gages dans la cédule des travaux sur laquelle est basée le contrat de M. Whitehead, et dans l'autre, il y a \$2,500. Voilà donc expliquée une somme totale de \$677,270, et celle qui reste non expliquée n'est plus que de \$100,744. Or, je dis que, en l'évaluant au plus bas, l'énorme augmentation dans les quantités vaut 8 pour cent sur le coût, et diminuerait le coût des chevalets de quelque 8 pour cent, et si l'on me concède cela, que toute la différence est réduite à \$70,288, ou d'environ 4 ou 5 pour cent sur la somme en bloc de M. Whitehead. M. Fleming, dans sa déposition devant le Comité du Sénat, déclare positivement que les quantités dans la cédule des travaux n'ont jamais été prises pour exactes, ni censées l'être, que cette intention n'a jamais existé. Les données qui me servaient de guide, tout le monde l'admettait, n'étaient pas suffisamment exactes pour permettre l'un ou l'autre des calculs qui ont servi de points de comparaison. La contrée était la plus difficile et la plus accidentée sur laquelle on ait jamais tenté de construire une voie ferrée dans la Puissance dans ce temps là. Je demande donc si 5 ou 6 pour cent forme, à tout prendre et considérer, une bien grande différence. Je suis prêt à vérifier mes assertions et à donner toutes autres explications nécessaires.

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

20328. Vous parlez de la construction des chevalets, telle que dessinée dans le principe par le Département, comme valant quelques \$9,83 le pied courant ?—Oui.

20329. Combien par mille coûterait cette construction—les chevalets ?—Cela serait \$52,180 par mille.

Les chevalets, tels que dessinés dans le principe par le département valent \$52,180 par mille.

20330. Cela ferait, disons : 52,000 par mille pour la superstructure seule ?—Oui.

20331. Combien de milles devaient recevoir de ces chevalets ?—Le premier estimé était pour quelques seize milles, je crois—non, huit milles—seize milles de pieds linéaires de bois de 15 x 12.

20332. Avez-vous aucun moyen de nous dire maintenant la longueur en milles des chevalets ?—Je puis vous le dire d'après l'estimé que j'ai moi-même préparé. Je la mettais à 1,550 pieds environ ; c'est à ce chiffre que je l'ai estimée après l'abaissement des rampes.

20333. Est-ce là la longueur totale des chevalets que M. Whitehead s'était, dans le principe, engagé à construire ?—Non, c'est celle que j'ai estimée ; d'après cet estimé, le coût total des chevalets, est de \$206,955.

20334. Un quart de mille de chevalets ne pouvait pas coûter autant que cela ?—Oui ; mais il y a les fondations et le ceinturage.

20335. Voulez-vous dire qu'un quart de mille de chevalets est tout ce qui, selon vous, serait nécessaire dans le temps où vous avez fait ce calcul ?—Voilà tout, parce que, dans ce calcul, toutes les pièces d'eau ont été mises de côté.

N'a calculé qu'un quart de mille de chevalet.

20336. Pouvez-vous me dire pour quelle longueur de chevalets les estimés étaient faits quand le contrat a été donné à M. Whitehead ?—Non ; pas d'après les renseignements que j'ai ici. Je crois pourtant que l'estimé était pour quatre milles environ, mais je n'en suis pas sûr.

Quand l'ouvrage a été donné à Whitehead, le témoin croyait qu'il y avait quatre mille de chevalets à peu près.

20337. Avez-vous remarqué que le dessin premier de l'ouvrage, et du remplissage, était impraticable ? M. Whitehead nous a dit à Winnipeg que, d'après ce dessin tel que fait, il était impossible de faire l'ouvrage comme on avait d'abord voulu le faire ; car vous êtes allé sur les lieux comme ingénieur de la construction, vous pouvez donc nous dire ce qu'il en est ?—L'ouvrage était tout-à-fait possible, s'il pouvait trouver le bois pour le construire suivant la spécification.

20338. Eh bien, sans parler du bois, y avait-il de grandes difficultés à former les bases de pierre requises selon vos directions à vous ou celles de votre officier supérieur ?—Il lui eût été bien difficile de former ces bases de pierre avec ce qui sortait des tranchées sur la ligne.

20339. Dans le principe, ce n'était pas l'intention de donner des fondations en pierre aux terrassements ?—Non.

20340. Tel que le contrat était donné, tout ce que l'on voulait c'était que la base en pierre fût assez large pour supporter la construction des chevalets ?—Voilà tout.

20341. Cette partie des ouvrages avait-elle tellement changé de nature qu'il devint nécessaire de se procurer une plus grande quantité de pierres pour les bases ?—Oui.

Par suite de la substitution des terrassements aux chevalets, il a fallu une bien plus grande quantité de roc pour les bases.

20342. Comment était-elle changée ; par l'ordre de qui ?—Par les ordres de M. Rowan.

Construction du che-
min de fer—
Contract No. 15.

20343. Par écrit?—Je n'ai pas reçu l'ordre par écrit exactement, mais j'ai eu des télégrammes, sur le sujet, de lui à moi et de moi à lui, et des calculs qu'il a faits, et des lettres que je lui ai écrites pour lui prouver que c'était l'intention première dans le temps.

20344. Était-ce un ordre positif, ou un ordre dépendant de quelques éventualités probables?—C'était un ordre général pour tous les cas.

20345. Que toutes les pièces d'eau devaient avoir des bases de pierres assez larges pour supporter les terrassements?—Oui; excepté dans les endroits où l'on trouverait que les bases en pierres demanderaient autant de pierres qu'il en faudrait pour construire une terrasse en roc solide, dans ce cas, je devais faire cette terrasse en roc solide suivant les rampes.

20346. Il fallait la même quantité de pierres nécessaire à la base d'une terrasse en terre, pour faire tous ces remplissages, soit sous la forme de base à cette fin ou sous la forme de la terrasse même?—Oui.

20347. Avec ce changement dans la nature des travaux, l'ordre vous disait-il où prendre la pierre, et où la mettre en réserve pour le cas où l'on en aurait besoin?—Voici quelles étaient les instructions: ne jamais se servir de la pierre tirée des tranchées pour combler les vides du terrain tant que les pièces d'eau n'auraient pas été comblées jusqu'à trois pieds au-dessus de leur niveau, avec une largeur suffisante pour recevoir une couche de terre large de trois pieds.

Les changements
dans les quantités
retarderaient grande-
ment l'entrepreneur.

20348. Comment l'exécution de ces ordres aurait-elle affecté les progrès de l'entrepreneur dans son travail? L'aurait-elle avancé ou retardé, ou l'aurait-elle rendu plus difficile?—Les changements dans les quantités auraient sérieusement retardé l'entrepreneur.

20349. Pourquoi?—Elle l'aurait ou retardé ou lui aurait causé une dépense très considérable en sus, car il nous aurait fallu en faire les tranchées toutes à un bout et attendre qu'une tranchée fût finie pour commencer la suivante, et alors il perdait un temps considérable, ou il lui aurait fallu commencer toutes les tranchées en même temps, faire les chemins et charroyer le matériel sur les côtes intermédiaires et dans les dépressions de terrain. Un cheval ne pourrait pas de cette manière tirer une charge considérable. Ce serait une autre cause d'augmentation dans le coût.

20350. L'entrepreneur s'est-il plaint de ces instructions?—Oui; j'avertis M. Rowan que l'entrepreneur demandait le relevé de toute la pierre qui avait été déposée dans les pièces d'eau en sus de la quantité suffisante pour former une base pour appuyer les chevalets, vu qu'il avait l'intention de produire une réclamation pour cette quantité.

20351. Voulez-vous dire en conséquence du travail?—Oui.

20352. Comment s'est-on finalement débarrassé de cette difficulté?—J'écrivis à l'ingénieur de district, M. Rowan, et je lui suggérai qu'au lieu d'employer une aussi immense quantité de pierre qu'il en fallait pour faire un terrassement de pierre, nous devions faire des murs de soutènement au pied des talus de chaque côté. Je calculais que la quantité de pierre nécessaire, règle générale, pour faire les deux murs serait égale à celle que demandait la base des chevalets. Ma proposition ou recommandation ayant été soumise à M. Marcus Smith, elle fut adoptée.

*Construction du chemin de fer—
Cont. ai No. 15.*

20353. Alors les travaux avancèrent à partir de là avec la condition qu'on ne mettrait pas plus de pierre dans les pièces d'eau qu'on n'avait l'intention d'en employer pour la base des chevalets?—Oui environ la même quantité. Dans des cas, il en faudrait moins, dans d'autres plus, mais en moyenne ce serait à peu près cela.

20354. Y avait-il quelques travaux dans les muskegs sur votre section 15?—Un peu.

20355. Aviez-vous quelques instructions spéciales sur le mode de mesurage ou de certificat de l'ouvrage fait dans les localités où il y avait des muskegs?—Non, rien de spécial.

20356. Qu'est-ce que c'est que ce matériel de muskeg?—Dans quelques endroits ce n'est rien autre que de la tourbe irlandaise. Ce serait un combustible de valeur. Dans d'autres endroits, le sol est si mou que cela ressemble pour la consistance à de la soupe aux pois.

20357. Avez-vous vu creuser, sur votre section ou sur quelque autre, dans ce matériel?—Oui.

20358. Sur quelle section?—L'aut sur la mienne que sur le contrat 14.

20359. Veuillez nous décrire ce que vous avez vu, et comment on s'y prenait pour l'enlever?—J'ai vu sur ma propre section qu'après que les fossés étaient creusés le fond se soulevait légèrement, en sorte que nous avions à faire une écharpe pour laisser passer l'eau; et l'on aurait dû faire une large part à cette difficulté dans le calcul des quantités pour les terrassements.

20360. Vous voulez dire qu'une verge cube de ce matériel enlevé ne fait pas une verge cube dans le terrassement?—Non, elle ne le fait pas.

20361. Et que pour s'assurer la quantité nécessaire à un terrassement il faudra faire une large part à la différence entre les deux?—Oui; dans d'autres endroits, où l'on jetait des amas de pierres dans le muskeg, j'ai vu toute la surface du muskeg s'enfoncer avec le poids de la pierre, et laisser de l'eau claire à sa place, c'est-à-dire, que le fond de l'amas de pierres s'affaisa bien au dessous de la surface première ou du niveau du muskeg. Sur le contrat 14, j'ai vu les hommes extraire du sol avec une grande hache de gros morceaux de la grandeur de plus d'un pied cube, et les déposer dans la brouette avec une fourche au lieu d'une pelle. J'ai vu un homme retiré du fossé sa brouette pleine de ce matériel, la décharger sur un amas, et comme il y montait sur la planche placée sur le terrain, le dessus de sa charge s'était élevé au dessus de sa tête. Cela n'avait aucune consistance, c'était comme une éponge.

Le muskeg est comme de la tourbe irlandaise, comme une éponge sans consistance.

20362. Cela pesait-il quelque chose?—C'était rempli d'eau. Dans le temps dont je parle, tout était gelé. L'assistant sur les lieux m'a dit que quelques-uns de ces fossés avaient été creusés jusqu'à trois reprises différentes, et il y en a aujourd'hui qui sont au niveau du muskeg. On ne pourrait dire qu'il y a eu là des fossés creusés si ce n'était que l'herbe est disparue ne laissant qu'une lisière noire.

20363. Est-ce que ce matériel était bon pour les terrassements?—Non; si vous en employez une très grande quantité, il pourrait faire un bon terrassement. Il est meilleur, dans certains endroits, comme dans le Muskeg Julius où il atteint une profondeur de dix-neuf pieds. Plus le

Ce sont les terrassements légers qui vont le mieux aux muskegs.

Construction du che-
min de fer—
Contrat No. 15.

terrassément est léger, pourvu toujours qu'il soit assez fort pour supporter le lest, meilleur il est, et d'après ce que l'on m'a rapporté, sur le Nord-Pacifique on a fait des terrassements sur ces sortes d'endroits, qui ont tenu ferme sous le passage des convois. Survint un nouvel ingénieur qui promettait des merveilles; il exhaussa les rampes, ajouta deux ou trois pieds de terre ce qui brisa le terrassement et tout le terrassement s'affaissa, il fallut l'abandonner entièrement—ce n'était plus que de l'eau douce.

20364. Ce que vous venez de dire là en dernier lieu n'est pas, je suppose, à votre connaissance personnelle?—Non. Je donne mon opinion et celle des autres—l'expérience d'autres personnes, et je dis ce je crois être exact.

20365. Y a-t-il quelque autre matière se rattachant à cette section ou à votre expérience dans les affaires du chemin de fer du Pacifique, que vous croyiez à propos de déclarer ici?—Oui; je pense qu'il y a d'autres matières.

20366. Quelles sont-elles?—Elles ne me reviennent pas dans le moment; je ne me rappelle rien autre chose dans le moment.

OTTAWA, samedi, 23 avril, 1881.

Smellie.

W. B. SMELLIE: continuation de son interrogatoire:

TRACÉ DU CHEMIN
DE FER—
CONTRATS Nos. 14
ET 15.

Par le Président:—

20367. J'apprends que vous désirez faire quelque déclaration devant la Commission?—Oui, monsieur.

20368. Quelle est-elle?—J'ai à vous communiquer une lettre que j'ai reçue de M. Fleming concernant la déposition faite par l'un des témoins. M. Fleming m'informe qu'il s'adresse à moi en l'absence de l'ingénieur en chef.

20369. Etes-vous le premier officier du département des ingénieurs en l'absence de l'ingénieur en chef—service de l'intérieur?—Oui.

20370. Veuillez la lire, s'il vous plaît?—La voici:

“OTTAWA, 23 avril 1881.

Lettre de Fleming concernant le témoignage de Carre, lequel, dans l'opinion du signataire, a mis en doute le jugement du Département.

“**CHER MONSIEUR.**—En justice pour le département des chemins de fer et des canaux, je dois attirer l'attention sur le témoignage que vient de rendre M. Carre devant la Commission Royale. Il y a quelques années, je m'étais formé une opinion favorable de M. Carre comme ingénieur de désignation; il avait acquis une expérience considérable sur le chemin de fer Intercolonial. Mon système d'opération dans les endroits difficiles lui était familier, et, sous mes ordres, il avait mené à bonne fin l'un des arpentages de désignation les plus difficiles sur le chemin de fer Intercolonial, de la manière la plus satisfaisante. M. Carre fut choisi pour désigner la section 15. Deux lignes furent arpentées. On établit une comparaison. Des estimés du coût relatif furent préparés, et tous les renseignements acquis par M. Carre furent révisés par M. Rowan, et j'ai eu, ou je crois que j'ai eu, le bénéfice de toute espèce d'informations que peut posséder M. Carre. M. Carre se présente maintenant et produit, de son propre mouvement, des calculs longuement élaborés et des arguments pour démontrer que la voie choisie et construite d'après les données fournies auparavant, est un erreur, et que le choix est peu judicieux. Je

*Tracé du chemin
de fer—
Contrats Nos. 14
et 15.*

n'ai pas besoin de vous dire que ce choix s'est fait dans le seul intérêt du public, et que le département s'est guidé sur les données à lui fournies par MM. Rowan et Carre, lesquelles j'ai soumises au ministre en ma qualité d'Ingénieur en chef. Je ne suis plus un employé du gouvernement, et je n'ai pas en ma possession les documents qui répondraient aux assertions de M. Carre ; mais comme M. Carre a contesté le jugement du département et de ses employés, il me semble nécessaire que vous envoyiez chercher M. Rowan, c'est-à-dire, si la Commission Royale attache quelque importance au témoignage de M. Carre. Je regrette beaucoup la ligne de conduite de M. Carre. Si c'est récemment que M. Carre s'est livré aux calculs qu'il a mis devant la Commission, ils viennent trop tard pour produire aucun bien. Mais s'il y a longtemps qu'ils sont faits, avant le commencement de la construction, et qu'il eût foi dans leur exactitude, il avait le devoir strict de les soumettre au chef du département ; et il me semble, je le sens fortement, que nos relations personnelles auraient dû lui faire une obligation de me les soumettre à moi personnellement.

" Je suis votre, &c.,

" SANDFORD FLEMING.

" W. B. SMELLIE, Ecr.,

" Chemin de fer du Pacifique Canadien."

20372. Etiez-vous présent quand M. Carre a donné ce témoignage dont parle M. Fleming—Oui, la plupart du temps.

20372. Comment avez-vous toujours compris que M. Carre avait été employé dans la désignation de la ligne là-haut—je veux dire sur quelle section?—Depuis le commencement de mes relations avec le chemin de fer, M. Carre a presque toujours été employé entièrement sur la construction.

20373. Quelle construction?—La section 15.

20374. Dans son témoignage a-t-il défini ses fonctions, en ce qui concerne, du moins, la section dont il avait la direction : vous dites que vous étiez là quand il a déposé?—En ce qui regarde la construction ses fonctions se bornaient à la section 15.

20375. Et avant la construction?—Et avant la construction ses arpentages s'étendaient du Portage du Rat à la Rivière Rouge.

20376. Avez-vous compris, d'après son témoignage que, en ce qui concerne du moins cette partie de la ligne qui se trouve à l'ouest du Lac Traverse, il n'a fait qu'une désignation d'essai seulement?—Oh ! oui, il a fait une désignation d'essai et il l'a aussi révisée.

20377. Sur la section 14?—Non ; sur la section 15.

20378. Je vous parle maintenant de la partie qui se trouve à l'ouest du Lac Traverse ; je vous demande si, dans le cours de son témoignage il n'a pas clairement déclaré qu'il n'avait fait, à l'ouest du Lac Traverse, autre chose qu'une location d'essai?—Certainement.

20379. C'était là la substance de son témoignage?—Oui ; c'était là la substance de sa déposition.

20380. A-t-il aussi indiqué, dans son témoignage que, en ce qui concerne la section 15, il n'avait encore trouvé aucune ligne préférable à celle qui a été désignée?—Il l'a dit très positivement.

20381. De quelle partie de la déposition M. Fleming se plaint-il donc ; est-ce parce qu'il n'a pas communiqué au département des informations qu'il aurait dû lui communiquer?—La connaissance qu'il a aujourd'hui relativement à une ligne dans les environs du Lac Traverse.

*Tracé du chemin
de fer—
Contrats Nos. 14
et 15.*

20382. A l'Ouest ou à l'Est de ce Lac ?—Justement dans les environs.

20383. Est-ce qu'il a dit cela dans son témoignage : n'a-t-il pas dit clairement que toute la question d'une meilleure ligne dépendait de la possibilité d'une ligne préférable à l'Ouest du Lac Traverse sur la section 14 ?—Oui ; mais M. Carre a aussi expliqué qu'une meilleure ligne à l'Ouest du Lac Traverse rendrait nécessaire le changement d'une petite partie sur la section 15.

20384. Mais ce changement ne dépendait pas entièrement de la découverte préalable d'une voie praticable à l'Ouest du Lac Traverse ?—Oui, presque entièrement.

A moins que Carre ne prouve qu'il y a une meilleure ligne à l'Ouest du Lac Traverse, la lettre de Fleming n'a pas de raison d'être.

20385. Ainsi donc, à moins que M. Carre ne prouve maintenant qu'il y avait tout le temps, à sa connaissance, une meilleure ligne à l'Ouest du Lac Traverse, cette lettre n'a pas de raison d'être, n'est-ce pas ?—Je le pense.

20386. Vous pensez qu'elle manque le but ?—Oui.

20387. Je vais tâcher de vous faire mieux saisir mon idée : M. Fleming se plaint aujourd'hui de ce que M. Carre, jusqu'au moment de la présente investigation, ait gardé par devers lui des renseignements qu'il aurait dû, eu égard à ses relations officielles avec le département, communiquer depuis longtemps à M. Fleming ?—Oui.

20388. Eh ! bien ; si je vous comprends, vous dites que cela ne prouve rien, à moins que M. Carre n'ait retenu par devers lui certains renseignements relatifs sont à la construction de la section 15 ou à propos de quelque connaissance qu'il avait acquise durant la désignation d'essai de la section 14, car ce soit les deux charges qu'il s'était engagé à remplir à cette période de service ?—Selon ce que je pense de la lettre—je ne l'ai pas lue très souvent, mais il a l'air de croire, et je l'ai compris d'après ce qu'a dit M. Carre, que M. Carre donne aujourd'hui des renseignements à la Commission, et déclare qu'il existe une ligne préférable à celle qui a été adoptée.

20389. Où, dit-il, que se trouve cette meilleure ligne ?—Au Lac Traverse.

20390. Mais sur quelle section ?—On ne peut pas séparer les sections.

20391. Ne dit-il pas que tout ce qui se rattache à cette section à propos d'une ligne meilleure, tourne sur la question de savoir si la ligne Forrest est préférable à cette ligne que l'on trouve sur la section 14 ?—Oui, je crois qu'il dit cela.

20392. Ne s'ensuit-il pas inévitablement que si ce fait ne lui était pas connu à l'époque de ses relations officielles avec le département, il n'a rien caché de ce qu'il aurait dû communiquer ?—Je crois que s'il l'ignorait dans le temps de ses relations officielles avec le chemin de fer, il ne pouvait pas le communiquer.

Carre avait dit que la ligne qu'il considérait comme préférable était venue à sa connaissance longtemps après la période de la désignation.

20393. Ne dit-il pas dans son témoignage que ce fut longtemps après la période de la désignation de la section, que le fait est venu à sa connaissance ?—Il a dit que le fait lui était connu avant qu'il eût quitté le service du gouvernement.

20394. Était-ce pendant qu'il était ingénieur de désignation que le fait est venu à sa connaissance ?—Oui ; ingénieur de désignation.

20395. J'ai compris que vous divisiez ses services en deux périodes ;

*Tracé du chemin
de fer—
Contrats Nos. 14
et 15.*

la première quand il a nommé pour désigner, ou arpenter, ou examiner la section ?—En 1874 ?

20396. Et que plus tard il devint l'ingénieur de la construction sur la section 15 seule ?—Oui.

20397. Cette lettre, à mon sens, insinue qu'il avait eu quelque connaissance d'une ligne préférable qui se trouve être la ligne Forrest sur la section 14, et qu'il a gardé pour lui ce renseignement jusqu'ici, quand il peut nuire à la réputation de quelque personne, car il implique de la négligence et un manque de soin dans l'arpentage de la contrée ?—C'est ce qui est indiqué dans cette lettre.

20398. Dites-vous maintenant que dans aucune partie de sa déposition, il a dit quelque chose qui prouve qu'il a gardé pour lui des renseignements à propos de cette ligne Forrest dans un temps où il était de son devoir de les communiquer ?—Je crois qu'il était de son devoir de les communiquer dès qu'il les a possédés.

20399. Croyez-vous que, lorsqu'il était ingénieur sur la construction de la section 15, si on lui avait dit que les personnes en charge de la section 14—M. Forrest, par exemple, qui était un des subordonnés de M. Rowan—étaient d'opinion qu'elles avaient découvert une meilleure ligne et que M. Rowan ou son officier supérieur l'avaient rejetée, croyez-vous qu'il était toujours du devoir de M. Carre, qui était l'ingénieur de la construction sur la section 15, de communiquer le fait du Département ?—Non.

Le témoin croit que ce n'était pas le devoir de Carre, au temps où il a entendu parler de la ligne Forrest, de communiquer le fait au Département.

20400. N'est-ce pas là, en substance, ce qu'il a dit hier dans son témoignage ?—Oui.

20401. Alors, croyez-vous qu'il se soit rendu coupable d'infraction à ses devoirs en ne communiquant pas le fait ?—M. Carre, comme officier du gouvernement, a donné à la Commission des informations concernant la désignation de la section 14 comme officier du gouvernement. Cette lettre semble insinuer que si M. Carre possédait certains renseignements, quand il était au service du gouvernement, il aurait dû les communiquer à l'ingénieur en chef.

20402. C'est là votre opinion ?—Je croyais que si je m'étais trouvé dans la position de M. Carre, et que j'eusse su qu'il y avait là une meilleure ligne, quand même elle eût été en dehors de ma section, je l'aurais dit à quelque personne pour que la chose parvint à la connaissance de l'ingénieur en chef.

20403. Auriez-vous cru de votre devoir de le faire, même si vous eussiez appris de la personne qui connaissait cette ligne meilleure qu'elle avait communiqué le fait à un fonctionnaire supérieur et que celui-ci l'avait rejetée ?—Non.

20404. N'est-ce pas là l'état de choses que décrit M. Carre—quand il découvrit la ligne, on lui dit presque au même instant que le fonctionnaire supérieur l'avait repoussée ?—Oui.

20405. Alors, croyez-vous, d'après votre connaissance de la pratique et de l'étiquette du personnel ou Etat-Major, qu'il se soit rendu coupable d'aucune négligence en ne communiquant pas le fait ?—Non ; je ne le crois pas.

Tracé du chemin
de fer—
Contrats Nos. 14
et 16.

20406. Comprenez-vous que cette lettre fait allusion ou non à la traverse du Lac Traverse, d'après ce qui a été dit ; ou croyez-vous qu'elle se rapporte à une comparaison avec l'arpentage de 1875, l'arpentage de Carre, qui était une déviation d'un point près de Keewatin ?—Je comprends qu'il s'agit de la ligne actuelle.

20407. Au Lac Traverse ?—Au Lac Traverse.

20408. Mais M. Fleming ne se plaint pas de ce que Carre a gardé pour lui des informations concernant la ligne arpentée par lui en 1875 ?—Non, pas à ma connaissance.

Entré au Département en 1876.

20409. Quand êtes-vous entré au Département ?—En 1876—je veux dire en rapport avec le chemin de fer du Pacifique-Canadien.

20410. Est-ce à cette époque que vous avez eu connaissance, pour la première fois, des plans et profils se rapportant au chemin de fer du Pacifique ?—Oui, pour la première fois.

20411. Vous rappelez-vous si vous avez remarqué quelques plans ou profils se rattachant à la ligne près du Lac Traverse ?—Pas d'autres que ceux qui sont devant la commission.

20412. N'avez-vous pas eu, en aucun temps, l'occasion, de repasser les calculs ou inspecter les plans envoyés au bureau par M. Rowan ?—Oui ; généralement toutes les choses de cette nature venaient sous mes yeux.

N'a jamais vu la ligne (A) connue sous le nom de ligne Forrest avant aujourd'hui.

20413. Vous rappelez-vous si ces plans qui étaient devant nous hier—je parle des plans de la ligne à l'Ouest du Lac Traverse—ont été plus minutieusement examinés qu'ils ne semblent l'avoir été, d'après les témoignages ?—Je n'ai jamais vu cette ligne que M. Carre appelle A, avant hier, à ma connaissance.

20414. Elle est identique à la ligne Forrest ?—Oui ; je ne l'avais jamais vue avant hier.

20415. Pourriez-vous dire si aucune des particularités concernant cet autre arpentage de 1875—je parle de la ligne plus au sud, de quelques milles au sud de la traverse du Lac Traverse—est venue à votre connaissance dans le Département ?—Non ; on ne s'est pas occupé de cette ligne dans mon temps.

20416. Avez-vous trouvé quelques dossiers qui la concernent, bien qu'on ne s'en soit pas occupé : par exemple, vous est-il tombé sous la main quelques plans, calculs, profils ou désignations de cette ligne particulière ?—Non ; rien. Je n'ai jamais eu l'occasion de m'en occuper en aucune façon, cette ligne ayant été définitivement réglée à l'époque où je suis entré au département.

Ne peut pas dire s'il y a dans le bureau des plans de la ligne Carre.

20417. Savez-vous s'il se trouve, parmi les dossiers de votre département, soit des plans, désignations ou profils de cette ligne sud—l'arpentage de 1875 par M. Carré ?—Je pense bien qu'il y en a.

20418. Savez-vous s'il y en a ?—Non ; je ne saurais dire.

D'après le témoin, Fleming se plaint de ce que Carre a gardé pour lui des renseignements sur la ligne (1875) à une comparaison que M. Carre a faite de cet arpentage sud (1875) avec la ligne actuelle désignée, et non avec une ligne située aussi près dans les environs que vous le dites, à savoir : la ligne Forrest.

*Tracé du chemin
de fer—
Contrats Nos. 14
et 15.*

Pouvez-vous dire si, dans quelque conversation avec M. Fleming, il vous a donné à entendre de laquelle de ces deux comparaisons il se plaint.—Je veux dire, comme faite aujourd'hui sur des données qui auraient dû être fournies au Département, il y a longtemps?—D'après ce que je puis comprendre, M. Fleming ne se plaint pas de ce qu'on ne lui a pas communiqué aucune information sur cette ligne sud dans le temps que la route a été finalement terminée. Il possédait toutes les mêmes informations que possédait lui-même M. Carre, ou qui que ce fût.

20420. Alors, c'est à propos de l'autre ligne immédiatement dans les environs de la traverse?—Je conçois que c'est de celle-là.

20421. Est-ce d'après une conversation avec M. Fleming, où d'après sa lettre que vous vous formez cette opinion?—Oui; d'après la lettre et d'après la conversation que j'eus ici hier avec M. Fleming.

20422. Pouvez-vous dire quelle impression vous a laissée la déposition de M. Carre quant au temps où il a connu pour la première fois cette ligne Forrest qui est, à son sens, une ligne préférable à celle qui a été adoptée?—J'ai compris que c'était bien peu de temps avant qu'il ait quitté le service.

20423. C'était donc en réalité longtemps après la construction de la section No 15?—Oui.

20424. N'était-ce pas longtemps après la construction de la section No 14?—Oui; ça aurait pu être longtemps après que la construction eut été commencée.

20425. N'était-ce pas longtemps après l'époque où il eut été possible d'adopter la ligne Forrest qu'il fut averti de son existence?—Oui, je l'ai compris ainsi.

20426. Ainsi en ne donnant pas l'information qu'il avait obtenue dans ce temps, il ne pouvait nuire à personne, même en supposant qu'elle n'eût pas été communiquée par M. Forrest ou aucune autre personne?—Ça ne pouvait rien améliorer.

Carre, en ne donnant pas l'avis en question, à l'époque à laquelle il l'avait reçu ne peut causer aucun tort.

20427. Avez-vous remarqué durant le témoignage de M. Carre, qu'il a donné des détails, sans être questionné, sur le sujet?—Je n'ai pas entendu le commencement du témoignage de M. Carre hier après l'ajournement.

20428. M. Carre qui est ici présent semble penser que ceci est une insinuation contre lui, comme s'il voulait faire preuve de quelqu'animosité dans l'affaire; Quand M. Fleming parle de ses informations volontaires, ce n'est pas tout à fait juste.—Je vous demande si vous étiez présent durant son témoignage et si vous savez s'il a fait volontairement ces assertions sans être d'abord interrogé sur la question?—Hier après midi, autant que j'ai pu le constater, les informations que M. Carre a fournies à la commission, étaient entièrement volontaires.

20429. N'avez-vous pas compris qu'on lui a demandé à plusieurs reprises d'aborder la question, et qu'il avait un état préparé, mais avant qu'il ait commencé, il lui fût aussi demandé de donner toutes les informations qu'il pouvait sur ce que renfermait son rapport?—Je ne l'ai pas compris.

20430. Est-il autre chose que vous aimeriez à ajouter sur ce sujet?—Non, je ne désire rien ajouter.

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

Carre.

HENRY CARRE continue sa déposition.

Par le Président :—

20431. Je comprends que vous voulez faire quelques corrections au sujet des chiffres que vous avez donnés hier?—En effet. Vous m'avez demandé quelle était la longueur des travaux sur chevalets, le nombre de pieds linéaires de la superstructure reposant sur chevalets,—données d'après lesquelles j'ai fait mes calculs. J'ai parcouru une longue suite de chiffres et comme quelques-uns d'entre eux étaient très mal copiés, j'ai donné un résultat défectueux. La distance totale, telle que je l'ai calculée, est de 11,841 pieds linéaires à \$9,83 le pied courant. J'ai fait également le calcul du coût par mille pour la superstructure et il y avait également une légère erreur dans ce calcul. Le véritable montant est de \$51,902.40.

Prix réel par mille
\$51,902.40.

20431. Je comprends que vous voulez faire quelques corrections au sujet des chiffres que vous avez donnés hier?—En effet. Vous m'avez demandé quelle était la longueur des travaux sur chevalets, le nombre de pieds linéaires de la superstructure reposant sur chevalets,—données d'après lesquelles j'ai fait mes calculs. J'ai parcouru une longue suite de chiffres et comme quelques-uns d'entre eux étaient très mal copiés, j'ai donné un résultat défectueux. La distance totale, telle que je l'ai calculée, est de 11,841 pieds linéaires à \$9,83 le pied courant. J'ai fait également le calcul du coût par mille pour la superstructure et il y avait également une légère erreur dans ce calcul. Le véritable montant est de \$51,902.40. Vous m'avez également demandé la longueur des travaux sur chevalet, calculés en premier lieu, pour lesquels des comptes de bois apparaissent dans la cédule des travaux de M. Whitehead. Vous m'avez demandé la longueur totale des travaux sur chevalets qui était aussi exactement que j'ai pu le calculer, de huit milles; cela devait coûter \$380,700, d'après les estimations de M. Rowan, données page 127 de la preuve faite devant un comité du Sénat en 1879; il estime à plus de \$380,700 huit milles de travaux sur chevalet. Les calculs que je lui ai envoyés en février 1878, étaient pour deux milles et un quart de la ligne d'après les nouveaux plans ou les plans qu'il m'avait fait parvenir. Le coût d'une longueur de deux milles et un quart aurait été de \$206,955, c'est à dire plus de \$90,000 le mille. Je ferai remarquer que c'est d'après ces calculs basés sur ces plans de travaux sur chevalets que le gouvernement a été induit à substituer des chevalets grossiers sur la section 15.

20432. Voulez-vous établir que le calcul de M. Rowan dont le chiffre est de \$380,000 pour environ huit milles, est à peu près le même que le vôtre,—qu'il n'y a pas entre eux une différence considérable?—Je pense qu'il y a une différence considérable.

20433. Sous quel rapport?—sous le rapport du prix.

Il pense que les calculs de Rowan ont été faits sur des plans moins dispendieux que les siens.

20434. Voulez-vous expliquer en quoi consiste la différence?—Je pense que les plans sur lesquels il a fait les deux calculs devaient être différents; c'est-à-dire que les plans sur lesquels j'ai fait mes calculs en 1878 étaient beaucoup plus dispendieux que ceux dont il s'est servi en 1876.

20435. D'abord, en ce qui concerne les deux calculs, le vôtre est plus élevé d'une cinquantaine mille piastres par mille pour la superstructure seulement?—Oui, \$2,900.

20436. Tandis que le sien, pour l'ensemble du travail, les fondations et toute la superstructure est de \$47,500 par mille, pour une longueur d'environ huit milles?—Oui, d'après les comptes de travaux.

20437. De sorte que ses estimations diffèrent des vôtres de \$4,500 par mille et il faudra une somme additionnelle, quel qu'en soit le montant, pour fournir les pièces en dessous du tablier?—Les fondations, oui.

Les calculs de Rowan ont été probablement basés sur différents plans de travaux sur chevalets.

20438. Et comment expliquez-vous cette grande différence dans vos estimations?—Je ne puis l'expliquer autrement que par le fait qu'elles ont été basées sur différents plans de travaux sur chevalet. M. Rowan,

dans le témoignage qu'il a rendu devant vous, à Winnipeg, est représenté comme ayant déclaré qu'il avait fait toutes ces améliorations.

20439. Dois-je comprendre que vous déclarez que votre estimation de \$9,83 par pied courant couvrirait le coût de la superstructure dont il avait donné la description?—Certainement; d'après son propre compte de bois.

20440. Alors comment put exister cette différence; il semble faire un calcul pour une superstructure différente, tandis que vous dites que c'était pour la superstructure qu'il avait dirigée et dont il avait fait le plan?—Mais il n'a fait, je crois, aucun calcul du prix des travaux d'après son plan de 1878, et je dis qu'il doit être différent de celui de 1876.

20441. Vous voulez dire, n'est-ce pas, que lorsqu'il estime le coût total à environ \$380,000 il basait ses calculs sur un travail différent de celui qu'il avait désigné en premier lieu et dont vous avez estimé le coût?—C'est ainsi, je crois, qu'il a basé ses calculs.

20442. De sorte qu'afin d'arriver à cette somme de \$380,000, il a adopté une superstructure moins dispendieuse que celle qu'il avait désignée en premier lieu et d'après laquelle vous avez fait vos estimations?—Je le crois. C'est la seule façon dont je puisse expliquer les estimations qu'il a données.

20443. En calculant le coût de votre superstructure à \$9.83, pourriez-vous énumérer brièvement les articles qui forment ces \$9.83?—Je puis en nommer quelques-uns. Il y a six pièces de 15×9 —je parle maintenant de mémoire d'un plan très compliqué.

20444. Vous comprenez que nos questions se bornent à la superstructure?—Oui, il y a six longrines de 15×9 ; il y a des sous-longrines, je n'en connais pas exactement la longueur, mais je pense qu'elles sont de 12×12 pouces et de 17 pieds de longueur. Il en faut deux à chaque arche. La longueur des poutres était, je crois, de 20 pieds. Je pense posséder les plans originaux et il serait préférable de vous les soumettre.

20445. Il a été question des informations que vous possédiez sur les explorations de 1875,—la ligne alternative qui passait à environ dix milles au sud de la traverse du Lac Traverse,—et hier vous nous avez soumis des détails sur le calcul des différents niveaux; avez-vous communiqué dans quelque occasion précédente une information du genre de celle que vous nous avez donnée hier à quelque personne attachée au département?—Oui.

TRACÉ DU CHEMIN
DE FER.

20446. A qui?—Les calculs ont été faits d'après les instructions de M. Rowan, en janvier, février ou mars de l'année 1876,—autant que je puis me le rappeler;—le résultat lui a été présenté et il l'a signé.

Calculs à différents
niveaux fournis à
M. Rowan.

20447. Avez-vous donné, dans cette occasion, des détails aussi complets que ceux que contient votre témoignage?—Oui, plus complets que ceux que je donne maintenant parce que j'ai fourni les comptes de travaux semblables à ceux que je vous ai soumis et dont l'en-rête était écrit de la main de M. Rowan.

20448. Avez-vous quelquefois caché au département quelque une des informations que vous nous avez soumises au sujet de cette ligne au sud,—de la ligne alternative de l'exploration de 1875?—Non, je ne pense

Il n'a caché au département aucune des informations fournies à la commission.

Tracé du chemin de
fer—
Contrat No. 15.

pas. En répondant je pourrais dire que si on m'avait demandé davantage, j'aurais pu donner plus d'informations. Je n'ai caché aucune information, j'ai fourni toutes celles que j'étais obligé de donner.

20449. A part les informations écrites, avez-vous donné verbalement à quelqu'un appartenant au département, quelques renseignements sur le même sujet?—Oui.

20450. Quelle était la nature de ce renseignement?—J'ai parlé fortement en faveur de la localisation d'une ligne au sud. J'ai fait une description du pays avec autant d'exactitude qu'il m'a été possible. J'ai déclaré que les estimations faites d'après les données que j'avais en ma possession étaient beaucoup plus exactes, selon moi, que celle que je pourrais faire sur la ligne nord parce que le pays était plus uni à angle droit à la direction de la ligne.

20451. De sorte qu'il n'était pas aussi nécessaire de tracer ces sections transversales, pour arriver à un résultat exact?—Exactement.

20452. A qui avez-vous donné cette information supplémentaire?—A M. Rowan.

20453. Où?—Dans son bureau, à mon camp, lorsque le travail était terminé. Après que la ligne actuelle a été adoptée, je me suis prononcé avec vigueur, toutes les fois que j'ai eu occasion de parler sur la question.

20454. Pendant que vous exploriez cette ligne du sud, en 1875, M. Rowan se trouvait-il avec vous sur le terrain?—Non, jamais.

Rowan ne s'est jamais trouvé sur la ligne en 1875, il ne l'a jamais parcourue sur un espace d'un demi mille, avant que le tracé ait été adopté.

Tracé adopté en mars ou avril 1876.

20455. Savez-vous s'il avait quelque connaissance de la nature du pays?—Il n'a jamais fait un demi mille sur la ligne avant que le tracé actuel eût été adopté. Il ne s'est même jamais rendu à mon camp pendant que se poursuivaient les explorations, ou jusqu'au moment où la ligne a été adoptée.

20456. Puisque vous parlez de cela, à quelle date considérez-vous que la ligne a été adoptée?—Elle a été adoptée vers le mois de mars, soit en mars ou avril 1876.

20457. Vous avez entendu la lecture de cette lettre de M. Fleming à M. Smellie, que ce dernier a lue à la commission; avez-vous quelque chose à opposer à l'accusation portée contre vous, d'avoir caché au département des informations que vous auriez dû lui soumettre?—Je ne veux pas demeurer sous le coup de l'imputation qu'il semble vouloir faire peser sur moi en me représentant comme agissant dans un esprit de haine ou donnant des informations de nature à faire tort aux autres, sans faire aucun bien au pays. On m'a posé une question au sujet de cette ligne du nord, et j'y ai répondu. J'ai été contredit et j'ai encore affirmé et prouvé mes déclarations par des plans et des notes recueillies à l'époque où le travail a été exécuté. J'ai déclaré aussi que M. Fleming ne connaissait rien de la question, autant que j'ai pu m'en convaincre. J'ai vu M. Fleming hier soir, j'ai causé avec lui, et il m'est impossible de comprendre comment il a pu écrire cette lettre après la conversation que nous avons eue.

20458. Qu'entendez-vous en disant que M. Fleming ne connaissait rien à ce sujet?—Qu'il n'a jamais été informé de rien de ce qui a rapport à cette ligne. Je l'ai dit bien ouvertement hier.

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

20459 Vous pensez que la question n'a jamais été soumise à son jugement individuel, qu'il n'a jamais possédé de données de nature à lui permettre de se former une opinion ; est-ce là ce que vous entendiez en disant qu'il ne savait rien sur ce sujet ?—Oui ; il m'a parlé hier soir et m'a dit que franchement il ne voyait pas l'utilité de ramener sur le tapis cette vieille affaire. Je lui répondis qu'on n'avait posé une question et que j'avais dit ce que je savais.

20460. Avez-vous donné cette information pour obéir au désir de la Commission ?—Je l'ai donnée en faisant une réponse directe à une question que vous m'aviez posée : c'est-à-dire si je connaissais aucune ligne, sur la rive occidentale du Lac Traverse, qui fût meilleure que la ligne actuelle ; mais avant que cette question fût posée, je ne vous avais rien mentionné et de votre côté vous ne m'aviez parlé de rien. Je déclare donc qu'il est faux que j'aie donné aucune information à ce sujet de mon propre mouvement.

20461. Est-il quelque chose que vous désiriez ajouter à ce sujet ?—Lequel ?

20462. La lettre de M. Fleming qui a été lue aujourd'hui à la commission ?—Non, rien de plus. J'y oppose un démenti.

20463. Vous démentez quoi ?—Je démens avoir caché quoi que ce soit qui pût être de quelque utilité.

Il n'a jamais caché aucune information utile au Département.

20464. Vous voulez dire caché au département ou à la commission ?—Au département ; j'ajoute que je n'avais aucun droit et que ce n'était pas mon affaire d'intervenir à ce sujet. Cela n'était pas de mon ressort.

20465. Si la question vous eût regardé, y avait-il quelque chose qui pût aider le département à la régler, au moment où elle allait se décider ?—Non, il n'y avait rien.

20466. Désirez-vous ajouter quelque chose sur la question générale, —je veux parler du chemin de fer du Pacifique,—que vous n'avez pas encore dit et que vous croiriez devoir être communiqué, dans l'intérêt du public ?—Je pourrais dire quelque chose, mais on prétendra que je donne des informations de mon propre mouvement.

20467. Rappelez-vous que vous avez prêté serment de dire tout ce que vous savez sur la question et que toutes les craintes que vous pourriez avoir d'être accusé d'avoir fourni des informations volontaires, ne pourront vous relever de la responsabilité que vous avez assumée comme témoin. Je vous demande donc s'il y a encore quelque chose que vous pourriez communiquer dans l'intérêt du public ;—nous ne désirons ouvrir aucune polémique personnelle ?—J'ai été informé qu'on a fait beaucoup de cas des changements et du coût de la construction de la section 15, depuis que M. Schreiber a pris la direction des travaux ; cela du 1^{er} janvier à la fin de juin, lorsque j'ai été destitué—

CONSTRUCTION DU
CHEMIN DE FER.

20468. En disant qu'on a fait beaucoup de cas de cette affaire prétendez-vous que les accusations vont à dire que les travaux auraient pu et auraient dû être exécutés à meilleur marché sous votre direction ?—Que j'aurais pu faire des changements à la ligne et à son alignement, de manière à réduire considérablement les quantités ; cela a été exécuté sous le nouveau régime et on m'a accusé de ne pas l'avoir fait auparavant.

Construction du che-
min de fer—
Contrat No. 15.

20469. Vous voulez dire que vous avez négligé de profiter des mêmes avantages qu'utilisent aujourd'hui d'autres personnes dans l'intérêt du public en diminuant les dépenses ; est-ce bien là ce que vous voulez dire ?—On pourrait en arriver à cette conclusion, aussi je désirerais expliquer pourquoi je n'ai pas profité de ces avantages.

Les témoins n'a ja-
mais été autorisé à
employer les rampes
et les courbes adop-
tées en dernier lieu
d'après les instruc-
tions de M. Schrei-
ber.

20470. Veuillez procéder à vos explications.—Je dirai en peu de mots qu'on ne m'a jamais autorisé à adopter les rampes et les courbes qui l'ont été depuis. Si j'avais eu cette autorisation, j'aurais pu construire le chemin à quelques centaines de mille piastres meilleur marché qu'il l'est aujourd'hui.

20471. Prétendez-vous que ces rampes—ces courbes qui ont été adoptées depuis, ont permis de construire la ligne à moins de frais ?—Oui. Le maximum des rampes et des courbes a été augmenté au delà des instructions et du maximum de M. Fleming, et par conséquent quiconque possède quelque connaissance de génie civil doit comprendre qu'on pouvait réduire considérablement les frais avec les rampes et les courbes actuelles. Je tiens à déclarer, maintenant que je me trouve placé dans cette position, que je travaillais dans les bois, m'occupant de mes affaires, tandis que circulaient les histoires que j'ai entendu répéter de tous côtés ici, disant que je ne faisais pas ceci, que je faisais cela, et portant atteintes à ma réputation d'ingénieur ; et c'est simplement pour me protéger, pour me défendre, que j'ai dit devant cette commission plus qu'on n'aurait obtenu de moi par des questions directes. Ainsi donc si je donne des informations que l'on peut appeler volontaires, je le fais pour ma légitime défense afin d'être en état de gagner ma vie. On m'a dit clairement et en propres termes que je ne serais pas employé par différentes personnes jusqu'à ce que je me défende et que j'explique au public comment ces choses sont arrivées, et comment il se fait que je ne sois pas à blâmer. On a attaqué ma réputation professionnelle et on a gravement compromis les moyens que j'ai de gagner ma vie. On m'a privé d'emploi toute une année et lorsque j'ai demandé à M. Schieber pourquoi j'avais été destitué, il m'a répondu qu'il y avait dans le pays un sentiment qui m'était hostile—

20472. Il est inutile pour nous de prêter l'oreille davantage aux raisons que vous avez de dire la vérité, nous vous disons seulement de continuer et de déclarer ce qui est à votre connaissance. Quant à ces rampes et courbes, dois-je comprendre que depuis que vous avez quitté les travaux on a autorisé des rampes et des courbes moins dispendieuses qu'auparavant ?—Elles étaient permises avant que j'aie quitté les travaux.

20473. A quelle époque a-t-on commencé à les établir ?—Je ne puis le dire exactement ; dans le printemps de 1880 ; en mai ou juin.

20474. Sous votre surveillance ?—Oui.

20475. D'après les ordres de qui ?—De M. Schreiber.

20476. Quelle différence y a-t-il eu dans les rampes, par exemple ?—Le maximum des rampes a été porté de .35 pour 100 à .50 pour 100.

20477. Dans plus d'un endroit de la section 15 ?—Oui.

20478. Dans combien d'endroits ?—Il y a deux endroits que je connais. Je ne sais pas d'une manière exacte quelle est la rampe actuellement, mais j'avais reçu instruction de l'élever à un endroit dans cette proportion.

Le maximum des
rampes porté de .35
pour 100 à .50 pour
100.

20479. De qui avez-vous reçue ces instructions?—De M. Schreiber lui-même.

20480. Pour ce qui est des courbes, étiez-vous autorisé à permettre à l'entrepreneur d'en faire de moins dispendieuses,—j'entends parler de courbes qui diminueraient les frais de construction du chemin?—J'y étais autorisé.

20481. Dans plus d'un endroit?—Oui.

20482. Par ordre de qui?—De M. Schreiber. Je suis à réfléchir si ce n'est pas dans plus d'un endroit. Je mentionnerai un endroit en particulier, la station 435 où il y a une courbe de 4.30

Il y avait à la station 435 une courbe 4.30, faite d'après les ordres de M. Schreiber.

20483. Et avant cela, quel était le maximum?—Le maximum était de quatre degrés; on m'a dit depuis qu'on avait fait encore des courbes à plus court rayon.

20484. Je préférerais que vous ne parliez pas dans votre témoignage de choses que vous avez apprises d'autres personnes. Si j'ai bien compris, vous avez dit au sujet des rampes que vous vous rappeliez de deux cas où on avait permis des rampes qui auraient entraîné moins de dépenses que celles que vous étiez autorisé à faire auparavant?—Oui.

20485. Et qu'au moins dans un endroit on avait autorisé une courbe parce qu'elle entraînerait moins de dépenses?—Oui. Si on m'avait permis d'adopter ces courbes dans les premiers temps de la localisation et de la construction du chemin.....

20486. Et vous mentionnez cela maintenant, si je ne me trompe, pour montrer que vous n'étiez pas à blâmer si les dépenses du chemin étaient élevées de votre temps et ont diminué depuis?—Oui.

20487. C'est là ce que vous dites?—C'est là ce que je dis. Je ne discute pas la convenance des instructions que je recevais, mais je montre les effets qu'elles ont produits.

20488. En d'autres termes vous étiez obligé d'insister dans le principe auprès de l'entrepreneur pour qu'il fit un chemin meilleur que celui qu'il lui a été permis de faire depuis?—Oui.

20489. Et c'est pour cela que les dépenses ont été plus élevées de votre temps?—Oui.

20490. Lorsque vous parlez de ces .35 pour cent, parlez-vous d'une ascension à l'est ou à l'ouest?—D'une ascension à l'est. Les rampes ont été portées de .36 à .50 pour cent, c'est-à-dire de trois à six pouces en allant à l'est.

Rampes élevées de trois à six pouces à l'est.

Par M. Keefer :

20491. Cela ne dépasse pas le maximum?—Oui, parce le maximum sur une courbe de quatre degrés était auparavant de .35 et il est maintenant de .50. Il y a eu aussi quelques changements dans les constructions; on a adopté la maçonnerie en pierre sèche pour les ponceaux.

Par le Président :

20492. Y a-t-il eu encore autre chose de votre temps qui ait amodri la qualité du chemin, de manière à en rendre la construction moins dispendieuse que celle que vous aviez reçu d'abord instruction de faire?—Il y a quelques autres choses de moindre importance. Je n'aime pas

Construction du chemin de fer—
Contrat No. 15.

la manière dont les travaux ont été exécutés. En réalité, le chemin a été entièrement enlevé à mon contrôle et j'ai refusé de certifier certains travaux. J'ai mentionné dans mon journal officiel que je ne pouvais accepter certains travaux.

Niveau changé sur une longueur d'environ un demi mille. 20493. Sur quelle distance de la ligne le niveau a-t-il été changé ainsi que vous le dites?—Sans consulter le profil, il m'est impossible de répondre positivement; environ un demi mille dans un endroit.

20494. Et dans l'autre?—L'autre au-dessous de la courbe.

Les tranchées n'ont pas été creusées à fonds dans certains endroits. 20495. J'ai compris qu'il y avait eu un autre changement dans les rampes?—Dans certains endroits, les tranchées n'ont pas été creusées à fond et cela où il y avait le maximum de pente, de sorte qu'il a fallu élever les rampes pour traverser ces points. Ce que sont maintenant les rampes définitives, je l'ignore, mais à l'époque le maximum a été dépassé.

20496. Les fonds ont été laissés dans les tranchées?—Les fonds ont été laissés dans les tranchées et d'autres tranchées qui avaient été creusées ont été comblées, afin de faciliter le passage sur cette partie de la voie.

Explications.

20497. Voulez-vous dire que dans certaines tranchées dans le roc le fond a été élevé au moyen d'un remplissage en terre, afin qu'elles se trouvassent de niveau avec quelque point plus élevé dans un autre endroit, de manière à augmenter les rampes ainsi que vous l'avez exposé?—Oui.

20498. Et la nécessité de remplir de terre ces tranchées dans le roc découle du fait que les rampes ont été élevées, ainsi que vous l'avez dit; si on les avait maintenues à bas niveau, on aurait pas eu occasion de remplir cette tranchée?—En vertu de l'ancien contrat, j'aurais obligé l'entrepreneur à enlever ces fonds jusqu'au niveau de la rampe.

20499. Vous n'entendez pas parler de ce fonds qui a été rempli de terre, mais d'un autre plus élevé; vous comprenez que vous parlez de deux genres de fonds, l'un qui a dû être rempli et l'autre qui a dû être creusé à plus bas niveau?—Ce que je veux dire est ceci: une partie de la tranchée qui n'est pas au niveau est appelée un fonds, c'est-à-dire que l'entrepreneur ne l'a pas d'abord creusé jusqu'au niveau et il est obligé d'enlever le fonds.

L'entrepreneur, à mesure qu'il enlevait le roc sur une rampe descendante remplissait les tranchées de terre, afin de n'être pas poursuivi par l'eau; ces remplissages de terre que le témoin aurait forcé l'entrepreneur à enlever, ont été laissés dans leur position, ce qui a élevé la rampe. 20500. Il reste un fond de roc qui devrait être enlevé?—Non, il n'existe pas de roc au fond; il reste un fond d'argile que l'entrepreneur a posé dans un cas. Creusant sur une rampe descendante il était poursuivi par l'eau qu'il avait grande peine à rejeter au moyen de la pompe, de sorte qu'il remplissait les tranchées à mesure;—lorsqu'il avait enlevé le roc, il les remplissait avec de la terre afin que l'eau fut refoulée pour ainsi dire.

20501. Pour l'empêcher de descendre?—Pour l'empêcher de s'écouler dans la tranchée qu'il a remplie et qu'il n'a pas déblayée, comme j'aurais forcé l'entrepreneur à le faire.

20502. On ne l'oblige pas à enlever ce remplissage, ce qui a pour effet d'élever la rampe à cet endroit?—Oui, la rampe se trouve élevée à cet endroit, et le reste des tranchées où la chose ne s'est pas produite, ont dû être remplies avec du sable afin d'élever la voie, ce qui augmente la rampe, je ne sais pas dans quelle proportion.

20503. Ce travail, lorsqu'il est exécuté sans enlever le fonds, augmente-t-il la rampe elle-même, ou augmente-t-il seulement l'étendue de la ligne sur laquelle existe cette rampe particulière; je comprends que rampe est synonyme de pente?—Oui, et je me souviens actuellement d'un cas où pour faire une rampe parallèle à l'ancienne, il aurait fallu élever le niveau sur une longueur de plus de quatre milles, de deux pieds environ. Je ne puis dire si le travail a été exécuté, et je crois qu'il ne l'a pas été, car il aurait fallu faire des dépenses considérables pour établir une rampe parallèle à celle qui existe actuellement. Le cas dont je parle s'est produit entre les divisions 1760 et 1763 ou quelque part en cet endroit. Il y a un maximum de rampe de la division 1635 à la division 1836.

20505. Quelle étendue comprennent ces divisions?—195 chaînes—Maximum de rampe sur 19,500 pieds.
19,500 pieds; entre trois milles et demi et trois milles et un quart. Dans ce cas j'aurais dit d'adopter le plan qu'a exposé M. Smellie; la rampe pouvait être élevée de deux pieds et demi, sur un espace d'environ soixante et dix chaînes. En y plaçant un petit espace de niveau, on surmonterait la difficulté.

20506. Avez-vous quelque chose à ajouter au sujet de la manière dont ce travail a été exécuté sur la section 15, quelque temps avant que vous ayez quitté le service?—Je n'aime pas la manière dont les travaux de maçonnerie ont été exécutés,—le style de la maçonnerie,—qui n'est pas à mon avis conforme aux devis et, dans tous les cas, je ne considère pas que les fondations aient la solidité voulue. Il n'était pas satisfait de la maçonnerie quelque temps avant de quitter le service.

20507. Vous êtes-vous plaint à l'entrepreneur?—J'ai fait des plaintes que j'ai consignées sur mon journal.

20508. A. qui?—A mon officier supérieur.

20509. Qui était-il?—M. Rowan.

20510. Par écrit?—Oui, par écrit.

20511. Avez-vous envoyé cette communication sous forme de lettre ou de document?—Sous forme de document, par mon journal que j'étais obligé de soumettre toutes les semaines.

20512. Alors je dois comprendre que vous teniez un journal de ce qui se passait sous vos yeux et que vous l'envoyiez à votre officier supérieur à la fin de chaque semaine ou à quelque époque déterminée?—Un résumé du journal.

20513. Et vous avez transmis un résumé de vos opinions?—De quelques-unes d'entre elles.

20514. Avez-vous transmis de cette façon les opinions que vous nous énoncez maintenant?—Oui.

20515. Vous avez en réalité communiqué ces opinions à M. Rowan?—Oui. Il a communiqué son opinion à Rowan.

20516. Et avant que vous ayez quitté le service?—Oui.

20517. Avez-vous quelque chose à ajouter au sujet de la manière dont ce travail s'est exécuté sous vos yeux?—Non, je ne me rappelle rien. Il est un nombre considérable de choses d'importance secondaire qu'il serait trop long d'exposer.

20518. Est-il autre chose se rattachant au chemin de fer du Pacifique, que vous désirez exposer dans l'intérêt du public?—Je ne me rappelle rien pour le moment.

Construction du chemin de fer—

Contrat No. 15.

Smellie.

M. SMELLIE continue sa déposition :

Par le Président :

20519. Ayant été présent vous avez entendu le témoignage rendu par M. Carre ?—Oui.

Cette augmentation de rampe décrite par M. Carre ne peut s'étendre qu'à une faible partie de la ligne et ne peut que difficilement la détériorer.

20520. Avez-vous quelque chose à dire, sous forme d'explication, au nom du département ou des ingénieurs, au sujet de ce travail qu'il a représenté comme rendant la ligne moins favorable qu'elle devait l'être dans le principe ?—Je ne connais pas personnellement les changements qui ont été faits et dont M. Carre a donné la description. Cette élévation de rampe ne peut s'étendre qu'à une faible partie de la ligne et ne peut avoir que difficilement pour effet de la détériorer.

20521. Sur quelle distance pensez-vous que la ligne pourra être affecté par ce changement ; donnez la longueur, vous avez maintenant le profil sous les yeux ?—J'ignore les points ; je ne connais pas les points.

20522. Supposant qu'on ait laissé un fonds d'environ deux pieds neuf pouces de hauteur à la station 1760, qu'on employait comme digne afin d'empêcher l'eau venant de l'est d'inonder les travaux exécutés par l'entrepreneur, quelle longueur de la ligne se serait trouvée affectée, ce fonds se trouvant à peu près de cette hauteur à l'extrémité ouest et s'abaissant graduellement jusqu'au niveau sur une étendue de 300 à 400 pieds ?—Interrogé sur un fait de cette nature ; je dois répondre que ces obstacles n'étaient que temporaires, qu'ils devaient certainement être enlevés. J'ajouterai que lorsque les rails ont été posés sur la ligne, ces obstacles ont été surmontés ainsi que l'explique M. Carre, afin de pouvoir opérer le transport des approvisionnements destinés à la section est, et des obstacles de ce genre n'ont pas entravé la pose de la voie.

Pense que ce que Carre a décrit n'a été permis que comme arrangement temporaire seulement.

20523. Alors, si je comprends bien, ce n'était là qu'un arrangement temporaire ayant pour but de hâter l'achèvement des travaux ?—On peut expliquer la chose de cette manière. Cela paraît évident.

20524. Alors cela ne constitue pas une détérioration permanente de la ligne ?—Je ne le pense pas.

20525. Cela explique toutefois la raison pour laquelle le travail a été achevé et terminé à moins de frais, dans le premier cas, qu'il ne l'aurait été si on avait continué à exiger l'exécution strict des conditions du contrat ?—Oui.

20526. De sorte que l'économie dans les dépenses dont parle M. Carre n'est plus une économie permanente,—le travail doit encore être exécuté de manière à rendre la ligne conforme au contrat ?—Le moyen de beaucoup le plus économique d'arriver à cela serait d'enlever les rails, et de débarrasser la roc qui s'y trouve ; ce travail pourrait s'exécuter en fort peu de temps.

L'économie dans les dépenses n'est pas permanente.

20527. Mais les économies dont parle M. Carre ne sont pas des économies permanentes ?—Non, pas du tout.

20528. Le travail s'est fait en même temps à moins de frais et avec moins d'efficacité, mais probablement avec l'intention d'enlever le fonds définitivement, ce qui augmenterait les dépenses de manière à ce que le travail soit exécuté selon les intentions premières du contrat ?—Je ne doute pas que ce soit là l'explication.

20529. Et l'on arriverait ainsi au coût premièrement estimé?—Certainement.

20530. Désireriez-vous donner quelques autres explications au sujet des différents sujets abordés par M. Carre?—Sans doute, je comprends que ce sont pour vous de simples théories, vous n'avez pas une connaissance pratique des circonstances?—Je sais qu'on a fait un certain nombre de changements dans la localisation de la ligne, en la déplaçant de quelques pieds seulement dans certains endroits et en introduisant de légères courbes dans d'autres où la ligne était droite, mais dans ces endroits la ligne n'est pas considérablement détériorée car la courbe reste dans les limites fixées par M. Fleming.

20531. Mais j'ai compris que M. Carre parlait d'un endroit où une courbe dépassait le maximum, de sorte que votre explication ne s'appliquerait pas à cette localité?—Elle ne s'y appliquerait pas; il se peut que M. Carre ait eu raison.

20532. Désiriez-vous ajouter quelque chose à ce sujet sous forme d'explication?—J'allais dire qu'on avait fait un certain nombre de changements qui auraient déplacé la ligne de quelques pieds d'un côté et que ce changement avait amené une réduction très considérable dans le prix du travail. On a fait une grande réduction en déplaçant la ligne de quelques pieds d'un côté.

20533. Ce sont, d'après votre opinion, des changements que M. Carre auraient pu exécuter sans sortir des limites de sa juridiction?—Oui.

20534. Et ils diminuent la quantité du travail avec le maximum de courbes autorisé par le contrat?—Oui.

20535. Ainsi M. Carre, en n'agissant pas ainsi que vous l'avez indiqué, a négligé l'occasion de réaliser une économie sur le coût?—Oui. M. Carre a négligé l'occasion de réaliser une économie sur le coût.

20536. Avez-vous quelque chose à ajouter à votre témoignage?—Je ne pense pas.

HENRY CARRE continue sa déposition :

Par le Président :

20537. Vous venez d'entendre le témoignage de M. Smellie?—Oui.

20538. Avez-vous quelque chose à dire au sujet de ses explications et de ses informations?—Il a déclaré qu'on avait fait un grand nombre de changements que j'aurais dû exécuter. Je voudrais que vous lui demandiez s'il ne sait pas que je faisais continuellement des changements après en avoir obtenu l'autorisation, et que grand nombre de ceux dont il parle n'auraient certainement pu être connus et exécutés qu'après qu'une certaine somme de travail avait été achevée; c'est-à-dire qu'avant de mettre à nu le roc il était impossible de savoir comment faire dévier la ligne de ces quelques pieds dans un grand nombre d'endroits.

20539. Vous me demandez de le questionner, mais pour le moment je préférerais que vous déclariez ce que vous savez à ce sujet, au lieu de vous reposer sur la réponse de qui que ce soit; veuillez rendre votre propre témoignage?—Autant que je l'ai pu, chaque fois que j'ai trouvé Chaque fois qu'il lui a été possible, après en avoir reçu l'autorisation, il a exécuté des changements.

Construction du che-
min de fer—
Contrat No. 15.

une occasion de diminuer le travail, je l'ai fait au meilleur de ma capacité, après avoir reçu l'autorisation d'exécuter les changements sur la ligne et grand nombre d'entre eux ont été adoptés. En réalité j'ai proposé un grand nombre de changements et j'en ai fait beaucoup, les uns très considérables, jusqu'au moment où je suis parti. Les changements dont parle M. Smellie sont de légères altérations.

20540. Sont-ce des altérations que vous auriez pu faire sans sortir des limites de votre juridiction ?—Oui, elles se trouvaient alors dans les limites de mes pouvoirs ; la plupart d'entre elles auraient été exécutées aussitôt les travaux commencés et lorsque l'état du travail aurait permis ou nécessité des altérations.

L'opportunité d'exé-
cuter les changements
indiqués par Smellie,
ne s'est présentée
qu'après le départ du
témoin.

20541. Voulez-vous dire que l'opportunité de les exécuter ne s'est présentée qu'après que vous avez perdu le contrôle de la section ?—Oui, pour un grand nombre d'entre elles,—du moins il n'était pas nécessaire de les exécuter immédiatement.

20542. Alors l'opportunité ne s'est présentée qu'après ?—Oui.

20543. L'opportunité la plus favorable s'est présentée après que vous avez perdu le contrôle ?—Oui.

20544. Alors que les travaux se trouvaient sous votre direction, n'avez-vous pas eu l'opportunité de faire ces changements auxquels fait allusion M. Smellie ?—Dans quelques cas je n'en ai pas eu l'opportunité,—dans d'autres je l'ai eue, mais ces changements n'étaient pas nécessaires alors, parce que les travaux n'étaient pas assez avancés.

20545. Le moment le plus favorable n'était pas arrivé ?—Il n'était pas arrivé. En creusant les tranchées, lorsque la terre était enlevée du roc, je me suis aperçu que je pourrais changer la ligne et diminuer l'épaisseur du roc dans le fond ; j'ai télégraphié à M. Rowan pour lui demander l'autorisation de faire ces changements et dans l'un des cas il m'a accordé la permission. Je puis prouver que j'ai exécuté plus de changements sans en parler qu'il n'en a été fait à si grand fracas depuis que j'ai quitté la ligne.

Le niveau a été élevé
au-dessus du maxi-
mum à la station 700 ;
on ne pourra faire
de changements dans
ce cas sans enlever le
fond de roc vif.

20546. Désirez-vous ajouter autre chose, en réponse à la déposition de M. Smellie ?—Il est un cas que j'ai oublié de mentionner, dans lequel une rampe a dépassé le maximum ; de la sorte on a diminué la quantité de roc qu'il fallait extraire des tranchées, une partie des tranchées dans le roc a été remplie avec le sable qui avait été enlevé, et l'ancien niveau a été élevé avec du sable. Dans ce cas on ne peut faire de changements dans la suite sans creuser le fond de roc vif à une profondeur de trois pieds.

20547. C'est près de quelle station ?—Près de la station 700.

20548. Ce changement a-t-il augmenté le maximum de rampe primitivement autorisé ?—Je pense que oui, de la station 720 à 793. Le niveau a été élevé au-dessus du maximum pour réduire la quantité de roc à extraire au fond de la tranchée de la station 700.

20549. Quelle est la longueur de la ligne qui se trouvera affectée par cette détérioration ?—Environ un demi mille. J'ajouterai que précisément à cette tranchée 700, j'ai deux ou trois fois changé la ligne parce que le roc était à fleur de terre et j'ai réduit les quantités. Depuis que j'ai abandonné le contrôle de la section le travail de mettre à nu le roc

a été fait avec plus de soin. On a retiré une plus grande quantité de sable et je pense que la ligne a été de nouveau déplacée, et je l'avais déjà déplacée trois fois afin de la fixer dans l'endroit le plus favorable. Il y a là une tranchée difficile, dans le sable. Je l'ai déplacée trois fois avant de la fixer dans un endroit convenable et elle a été de nouveau déplacée et c'est, je suppose, de cet endroit que veut parler M. Smellie quand il dit qu'il y a eu une grave omission de ma part.

20550. Vous dites : avant que vous ayez abandonné le contrôle ; à quelle époque l'avez-vous abandonné ?—A la fin de juin 1880. Il a abandonné le contrôle à la fin de juin 1880.

20551. Alors ce dernier fait auquel vous faites allusion s'est produit depuis le 16 juin 1880 ?—Oui ; j'ai appris qu'il y avait eu des changements en cet endroit.

20552. S'ils ont été exécutés depuis le 16 juin, ils sont en dehors des limites de notre enquête ?—C'est pour répondre à la déclaration de M. Smellie établissant qu'il y avait eu un grand nombre de changements.

20553. J'avais cru vous entendre dire auparavant qu'en réalité vous aviez abandonné le contrôle à une époque antérieure au mois de juin 1880, —c'est-à-dire que vous n'aviez pas la même charge et n'aviez pas le même contrôle qu'auparavant sur les travaux ?—En effet.

20554. A quelle époque considérez-vous que le contrôle vous a été enlevé ?—Vers le mois de février ou de mars 1880. D'abord un nommé Haney a été envoyé pour diriger la construction ; il a parlé de ses attributions, et a montré une lettre à une personne qui m'en a parlé, —un de mes amis, —une lettre qui contenait des instructions lui permettant d'aller en avant et d'agir comme bon lui semblerait. Mais en réalité le contrôle lui a été enlevé vers le mois de février ou de mars 1880.

20555. Vous n'avez pas dû vous en rapporter au dire d'un ami prétendant avoir vu une lettre adressée à M. Haney ?—Non, j'ai demandé à M. Schreiber si M. Haney avait à s'occuper des travaux de génie. Il me répondit négativement, ce qui ne l'empêcha pas de continuer son travail, et il fut approuvé dans chaque cas.

20556. A-t-il été approuvé contrairement à vos représentations ?—Oui.

20557. A qui avez-vous fait des représentations ?—J'ai fait des rapports dans mon journal.

20558. A qui les avez-vous soumis ?—A M. Rowan.

20559. Et vous êtes-vous aperçu que les questions que vous avez soumisees n'ont pas été décidées comme vous le suggériez, mais conformément aux désirs de M. Haney ?—D'une manière tout à fait conforme aux désirs et aux instructions de M. Haney. En réalité M Schreiber m'avertit de ne donner aucune instruction au contre-maître de la ligne, que tous les ordres seraient donnés par l'entremise de M. Haney qui était la majeure partie du temps à Winnipeg, et il était impossible de donner des ordres par son entremise, —c'est-à-dire en temps voulu pour que le travail fût exécuté. Le contrat m'avait été virtuellement enlevé, il était inutile pour moi de dire un mot. Les propositions faites par le témoin étaient mises de côté, et les vues de Haney étaient adoptées.

20560. Vous souvenez-vous de quelque occasion dans laquelle on s'est conformé aux propositions et désirs de M. Haney, alors que les vôtres ont été rejetés ?—Il envoyait son propre ingénieur sur la ligne pour y faire des changements et cela sans même me consulter.

Construction du chemin de fer—
Contrat No. 15.

20561. Avez-vous fait quelque représentation à ce sujet à votre officier supérieur?—A ce sujet en particulier?

20562. Oui?—Non, j'ai admis l'opportunité de l'ouvrage qui avait été fait, lorsque j'ai adopté la ligne.

Les instructions du témoin relativement au Lac Fellowes, ne furent pas exécutées.

20563. Vous souvenez-vous de quelque occasion dans laquelle ayant fait une proposition ou exprimé un désir au sujet d'une question de génie et M. Haney ayant exposé une opinion différente de la vôtre, ses vues ont été adoptées et les vôtres rejetées?—Dans une occasion il s'agissait d'un caisson commandé au Lac Fellowes. Je donnai l'ordre de le charger également et d'y placer du sable et du gravier transportés au moyen d'un pont temporaire. On ne fit aucun cas de mes instructions et les matériaux furent placés de telle manière que les deux extrémités du caisson cédèrent, ce qui détruisit l'utilité du travail. On s'est apparemment moqué de mes instructions; elles n'ont pas été exécutées.

20564. Qui a ri de vos instructions?—Je ne sais pas si l'on en a ri, mais on n'y a pas obéi.

20565. Qui a refusé d'y obéir?—Je crois que M. Haney a dit: "Allez de l'avant, continuez les travaux." James Ross, un des employés, se trouvait là et il n'a pas suivi mes instructions.

20566. Quel était ce Ross; était-il sous votre contrôle?—Il était contre-maître inspecteur.

20567. Sous le contrôle de qui se trouvait-il?—Sous celui de M. Haney.

20568. Était-il employé par l'entrepreneur ou le gouvernement?—Par l'entrepreneur.

20569. Aviez-vous quelque contrôle sur les employés de l'entrepreneur?—Oui, le contrat oblige l'entrepreneur à tenir constamment un certain nombre d'hommes sur le terrain, qui ont à recevoir de temps à autre les instructions de l'ingénieur.

20570. Dans le cas que vous mentionnez avez-vous rapporté à votre supérieur que l'employé de l'entrepreneur avait refusé de faire le travail de la manière que vous l'aviez ordonné et qu'aussi il n'avait pas la même valeur?—J'ai rapporté le fait.

Dans une autre circonstance le ponceau n'a pas été placé de la manière indiquée par l'assistant du témoin.

20571. Comment?—Dans mon journal. Je connaissais un grand nombre de circonstances de cette nature dont je ne puis me rappeler maintenant. Dans un autre cas, un ponceau n'a pas été placé comme l'avait indiqué mon assistant. Il a été placé d'après les instructions de M. Haney et l'extrémité de ce ponceau repose maintenant sur un ancien conduit d'eau qui s'est engagé. Il existe une foule de choses semblables.

20572. Par qui pensez-vous, était employé M. Haney?—Par M. Schreiber. On m'avait dit qu'il avait été recommandé par M. Ryan pour les 100 premiers milles à l'ouest. Il m'a dit l'avoir recommandé à M. Schreiber qui l'a employé.

20573. A cette époque les travaux étaient exécutés par le gouvernement et non par l'entrepreneur?—Ils étaient exécutés sous la surveillance du gouvernement.

20574. De sorte que le gouvernement avait la direction de la construction de même que celle des travaux de génie?—Oui. Je puis vous

indiquer la station où se trouvait ce ponceau, c'est la station 402. Il y avait un conduit d'eau construit conformément aux devis. Il y avait deux fossés. Il y en avait un autre à la station 401. Ils devaient conduire une petite quantité d'eau autour d'un endroit où la levée reposait sur le roc. Le conduit de la station 401 recevait l'eau et la conduisait à la station 402 par où elle était rejeté du côté d'où elle venait. Elle s'engagea ; l'eau se ramassa sur le côté nord du remblais et l'inonda en partie. Je donnai ordre de faire construire à cet endroit un ponceau en pierre et je recommandais à mes assistants d'en faire reposer les fondations sur un fond solide.

20575. Vous voulez parler des fondations de l'ancien conduit d'eau ?
—Non, les fondations du nouveau ponceau.

20576. Préparées pour le nouveau ponceau ?—Oui. Pour avoir les meilleures fondations possibles, mes assistants les avaient posées à angle avec la ligne ; l'angle mesurait, je crois, 45 degrés.

20577. Elles traversaient le remblais ?—Elles traversaient la ligne à un angle de 45 degrés au lieu de la traverser à angle droit. M. Haney s'opposa à cela et il fit un grand bruit, et il fut ordonné que les fondations ne se feraient pas.

20578. Vous entendez que l'ordre a été donné par lui ?—Oui, par lui. Tout l'ouvrage a été changé par lui et le travail de mes assistants n'a pas été adopté parce qu'il aurait ajouté quelque chose à la longueur du ponceau. Pour diminuer la distance, il fallait le placer à angle droit presque au même endroit sur la ligne centrale, et l'extrémité sud du ponceau s'appuie maintenant sur l'ancien conduit d'eau qui s'était primitivement engorgé et les fondations reposent maintenant partie sur le roc, partie sur les matières rapportées.

20579. A quelle époque a eu lieu cet empiètement sur vos attributions ?
—C'est, je pense, vers le mois de mai 1880.

20580. M. Haney était alors employé du gouvernement ?—Il signait lui-même en qualité de surintendant des travaux dans les intérêts du gouvernement et des entrepreneurs. Haney signait comme surintendant des travaux au nom du gouvernement.

20581. Y a-t-il encore autre chose que vous désiriez ajouter au sujet de faits se rattachant à ce travail, qui se soit produit avant le 15 juin dernier ?—Il s'est présenté d'autres cas dans lesquels M. Schreiber a donné des instructions contraires aux miennes et je ne savais pas si j'avais le droit de m'y opposer. Je m'y suis opposé à l'époque.

20582. Il était votre supérieur ?—Oui.

20583. Avez-vous quelque chose à ajouter ?—J'ai refusé de signer des instructions pour un travail exécuté de cette manière et que je considérais comme différent du devis, sans recevoir des instructions écrites. Raisons pour lesquelles le témoin a quitté.
Ce sont là mes raisons personnelles pour abandonner le travail. On m'a dit verbalement de laisser faire.

20584. Qui vous a dit cela ?—M. Schreiber m'a dit de laisser M. Haney faire comme bon lui semblerait. Si j'avais voulu rester là à certifier les estimations, j'y serais encore et je retirerais mon traitement.

20585. Vous a-t-il dit cela ou exprimez-vous seulement votre opinion ?
—Il m'a dit cela ; il m'a demandé si je consentirais à laisser les choses aller de la sorte.